№ 4 WARSZAWA, KWIECIEŃ 1928 r. ROK VII.

AUTO

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 4)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **INŻ. R. MORSZTYN** WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

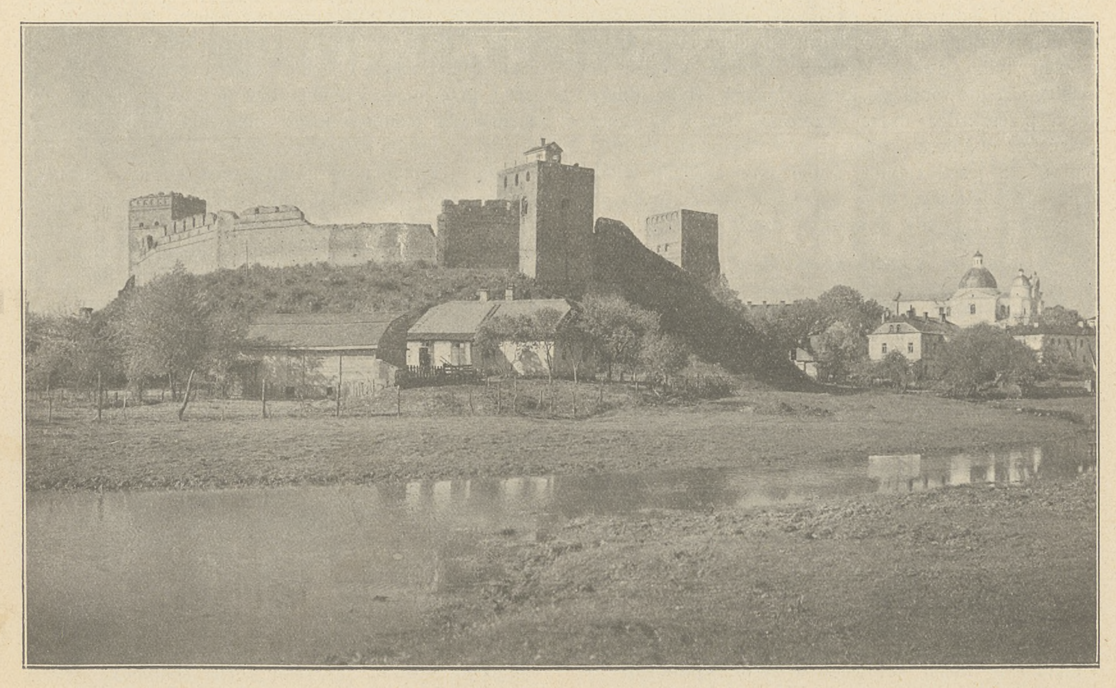
CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka za tekstem	300	160	90	50	30
4 okł. przed tekstem i w tekście	400	225	120	70	50
Wklejka	400	—	—	—	—

Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:

Z TRASY TEGOROCZNEGO RAIDU MIĘDZYNARODOWEGO AUTOMOBILKLUBU POLSKI



Zamek Lubarta w Łucku. Fot. H. Poddębski.

Pod adresem władz

ARTYKUŁ niniejszy przeznaczony jest dla Władz. Mógłbym go napisać w formie listu otwartego,— ta forma jednak, używana w prasie codziennej w sprawach przeważnie politycznych (oraz przez jednego inżyniera w cennikach jego wyrobów hydraulicznych) i do osób, które bezpośrednio z autorami ich nie pragną korespondować, nie jest dość poważna dla tych arcypoważnych spraw, które w artykule niniejszym chcę dziś poruszyć. Zresztą mojem głębokiem przekonaniem jest, iż osoby, do których przeciwnicy wysyłają listy otwarte, listów tych nie czytają wcale. Sam tytuł już ich ostrzega, iż będzie to napaść lub litanja żądań i pretensji, — a czyż to nie najlepszy sposób w takich wypadkach zrobić „sour de oreille"? Ja natomiast chciałbym, aby sprawy w artykule niniejszym poruszone doszły do uszu adresatów, aby się nad nimi zastanowić oni zechcieli, no i, oczywiście, po przyznaniu mi — w co nie wątpię — pełnej słuszności, odpowiednio zareagowali. Zwracam się do Władz z należytym im szacunkiem, a jeżeli w artykule tym skrytykuję niektóre ich zarządzenia, czy brak zarządzeń, to jednocześnie nie myślę oszczędzać i moich konfrerów-automobilistów, tej ruchliwej gromady, która z racji tylko swego istnienia zmusza Władze do ciągłego zajmowania się nimi i łamania sobie głowy, czem przeszkadza naszej wzorowej biurokracji załatwiać bez pośpiechu różne swe żółwiowate kawałki. Sądzę, że jeżeli tytuł i wstęp tego artykułu Władz tych nie odstraszy, to w sprawach, które za chwilę tu poruszę, ujrzymy w krótkim czasie radykalną poprawę.

— — — — — — — — — — — —

Z działalności ostatnich miesięcy Wydziału Ruchu Kołowego przy Komisarjacie Rządu na m. st. Warszawę wysuwa się na plan pierwszy wprowadzenie ruchu okrężnego na placu Saskim i zainstalowanie semaforu świetlnego na skrzyżowaniu Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskiej. Dwa doniosłe bezwątpienia zarządzenia. — O ile jednak pożytek i skuteczność semaforu nie podlega żadnej wątpliwości pod warunkiem niekomplikowania sygnałów semaforu przez pilnych policjantów, to pożytek ruchu okrężnego na placu Saskim w tym zakresie, w jakim został on wprowadzony, wydaje się bardzo problematycznym. Nie zabierałem przez parę miesięcy w tej sprawie głosu, chcąc się przekonać dokładnie, jakie udogodnienie i ułatwienie ruchu kołowego w życiu wprowadzi to zarządzenie — i po dłuższej obserwacji doszedłem do następującej konkluzji: Ruch jednostronny na placu Saskim wprowadził porządek na ul. Ossolińskich i na wschodniej jezdni Placu Saskiego, to jest na dwóch najwęższych jezdniach tego placu. Natomiast na jezdni zachodniej przed pałacem Sztabu Generalnego ruch jednostronny czy dwustronny jest rzeczą zupełnie obojętną—jezdnia jest tam wystarczająco szeroką, aby wytrzymać mogła dwustronny, nawet intensywny, ruch. Inaczej jednak sprawa wygląda na ulicy Królewskiej. Wciągnięcie odcinka ul. Królewskiej, przechodzącego przez plac Saski, w system ruchu okrężnego jest dla mnie nonsensem. Ulica Królewska jest arterją samą w sobie, architektonicznie niezależną od placu Saskiego i tylko przypadkowo na pewnej długości styka się z tym ostatnim. Konstatuję fakt, iż przez wprowadzenie ruchu okrężnego dla pojazdów, kierujących się z Krakowskiego Przedmieścia ul. Królewską, ruch kołowy doznaje przeszkód i utrudnień w punkcie, w którym dawniej tego nie było, t. j. na rogu Królewskiej przed gmachem Sądu Wojskowego. Jestem przekonany, iż w punkcie tym zdarzy się napewno niejeden wypadek, gdyż zapominać nie należy, iż tramwaj nie został wciągnięty również do ruchu okrężnego. W wąskim tym punkcie obecnie pojazdy poczynają się tłoczyć, przecinając jednocześnie linje tramwajowe. System ruchu jednostronnego uprawnia pojazdy do korzystania z całej szerokości jezdni z ominięciem obowiązku trzymania się tylko prawej strony. Na ulicy Królewskiej pojazdy w całej pełni z prawa tego korzystają podczas, gdy tramwaje biegną w kierunku przeciwnym. To jest nonsensem. Wogóle ruch jednostronny może być wprowadzony tylko na takich ulicach, na których nie kursują dwustronnie tramwaje — w przeciwnym razie stwarza się arcyniebezpieczna sytuacja.

Wracając do całości placu Saskiego, to powiedzieć muszę, że jedynem rozwiązaniem w stosunku do ruchu kołowego w tym punkcie byłoby tylko rozszerzenie wszystkich jezdni. Komisarjat Rządu winien był przedewszystkiem zażądać od Magistratu m. Warszawy przebudowania jezdni wokół placu Saskiego, co nie przedstawiało przecież żadnych trudności wobec tego, że cały plac jest dzisiaj zapuszczonem pustkowiem. Takie żądanie byłoby zmusiło może wreszcie Magistrat do uporządkowania tego jedynego w Warszawie placu w wielkim stylu i do nadania mu wyglądu nie każącego żałować, iż sobór został zburzony. Wtedy potrzeba ruchu okrężnego nie istniałaby wcale nawet

na wschodniej i północnej jezdni. Dodać tu jeszcze muszę, iż architektura tego wielkiego placu przeczy potrzebie ruchu okrężnego. Plac ten porównać możemy do placu de la Concorde w Paryżu, na którym nikt nie myśli wprowadzać ruchu okrężnego poza naturalnymi osiami, które tworzą tam baseny wodotrysków i obelisk.

Ruch okrężny usprawiedliwiony jest na placach mniejszych, o formie zbliżonej do kolistej. Na placach natomiast, gdzie jezdnie skręcają pod kątem prostym i gdzie nie jest się skrępowanym szerokością jezdni, można naprawdę wymyśleć coś lepszego. Plac Saski zresztą nigdy nie cierpiał na jakieś trudności komunikacyjne. Chaotycznym był jedynie róg ul. Wierzbowej, ale ruch okrężny nic w tym punkcie na lepsze nie zmienił, stworzył natomiast dwa drugie trudne rogi: koło hotelu Europejskiego i przed Sądem Wojskowym. A oprócz tego jeszcze absurd ulicy Królewskiej.

Ostatecznie, jeżeli niemożliwością jest rzeczywiście rozszerzenie jezdni na placu Saskim, to dla ułatwienia na nim ruchu utrzymaćby można ruch jednostronny na ulicy Ossolińskich i na wschodniej jezdni placu. Pozostałe boki placu Saskiego były bezwzględnie dogodniejsze dla ruchu kołowego przed wprowadzeniem na nich ruchu okrężnego. Ponieważ ruch okrężny na placu Saskim utrzymywany jest jeszcze tytułem próby, sądzę, że te uwagi wzięte będą pod uwagę przy ostatecznem regulowaniu ruchu w tym punkcie.

— — — — — — — — — — — —

A teraz pod adresem Ministerstwa Robót Publicznych i Władz Wojewódzkich. Kiedyż wreszcie ukrócone zostaną niebezpieczne igraszki koncesjonarjuszy autobusowych? To, co się dziś dzieje w tym zakresie, jest wprost skandalem! Tego rodzaju gospodarka ani godziny dłużej tolerowaną być już nie powinna. Województwa wydawały i wydają koncesje na eksploatowanie linji autobusowych w nieograniczonej ilości, nie badając kwalifikacyj moralnych, zawodowych i materjalnych przedsiębiorców. To też $^9/_{10}$ linji autobusowych eksploatowanych jest na sposób dawnych przedsiębiorstw frachtowych, t. j. z jedynym celem — zgnębienia konkurencji, któremu to celowi poświęca się całkowicie interesy pasażerów. Jako dowód tego, może służyć fakt, iż na wszystkich bardziej ruchliwych linjach, na których funkcjonuje po kilka, po kilkanaście lub nawet kilkadziesiąt (Warszawa—Grójec) towarzystw autobusowych, taryfy zatwierdzone przez Województwo zostały zniżone nieraz do $^1/_3$ wysokości w celu pobicia konkurencji. Ponieważ jednak tak niskie opłaty przejazdu nie mogą bezwzględnie pokryć rzeczywistego kosztu przewiezienia pasażera, to dąży się przedewszystkiem do przewiezienia jednorazowo jaknajwiększej ilości pasażerów—nieraz dwukrotnie większej, niż ilość miejsc w samochodzie. Stąd wypływa dalej absolutne lekceważenie rozkładów jazdy, gdyż z wyżej wyłuszczonych powodów autobus nie może odejść przed kompletnem zapełnieniem. Stąd wreszcie ograniczenie do minimum wydatków na naprawę i utrzymanie w dobrym stanie autobusu, więc używanie taboru do cna zniszczonego i wysoce niebezpiecznego. Zresztą kilka poważniejszych wypadków w ostatnich tygodniach, z czego dwie katastrofy w jednym tygodniu w okolicach Warszawy, są poważnem ostrzeżeniem, że tego rodzaju gospodarka bezwzględnie ani godziny dłużej tolerowaną być nie powinna.

W dniu 13 marca r. b. w Złotej Sali Grand Hotelu w Łodzi został wygłoszony staraniem Komisji Sportowej Łódzkiego Automobil-Klubu odczyt o aktualnych sprawach automobilizmu, który wygłosił Prezes Komisji Sport. Automobilklubu Polski p. Janusz Regulski. Wraz z referentem przybyli również: Gen. Sekretarz A. P. p. Fr. Sznarbachowski, p. por. H. Krasiński oraz Sekretarz A. P. p. Jan Tomicki. Na odczycie obecni byli członkowie Ł. A. K. oraz liczni sympatycy automobilizmu.

Samo załatwienie organizacji komunikacyj samochodowych jest zasadniczo błędnem. W naszych warunkach okazuje się, że zasada wolnej konkurencji jest nie do utrzymania, o ile nie będzie jednocześnie wprowadzona drakońska kontrola wraz z bezlitosnem karaniem wykroczeń. Ponieważ jednak ustawodastwo nasze posiada w tym przedmiocie lukę i surowa reglamentacja jest narazie nie do przeprowadzenia, więc jedynem wyjściem jest tylko wprowadzenie monopolowego eksploatowania linij autobusowych. Jeden jedyny przedsiębiorca na każdej linji — ale przedsiębiorca poważny, mogący się wykazać posiadaniem wystarczającego dla potrzeb tej linji taboru nowoczesnego użytkowego i rezerwowego, mogący udowodnić swoje kwalifikacje fachowe i mogący wreszcie

dać odpowiednie gwarancje moralne i materjalne. Eksploatowanie linij komunikacyjnych jest rzeczą wysoce poważną, o olbrzymiem znaczeniu gospodarczem. Zresztą we wszelkich innych rodzajach komunikacji rozumie się wagę tego zadania, jedynie w zakresie komunikacji samochodowej dopuszczono do skandalicznych wprost stosunków, pomimo, iż w tym rodzaju komunikacji każde zaniedbanie zagraża poważnie bezpieczeństwu publicznemu. Czas więc jest najwyższy przystąpić do radykalnego uzdrowienia tych stosunków. Bez chwili zwłoki powinny być cofnięte wszystkie koncesje na tych linjach, gdzie panują podobne stosunki, i oddana wyłączność eksploatowania tej linji jednemu tylko przedsiębiorcy. Chętni z odpowiedniemi kwalifikacjami natychmiast się znajdą z chwilą, gdy zniknie nieprzebierająca w środkach konkurencja. Zbrodniczą lekkomyślnością byłoby tolerowanie dłużej jeszcze dzikich tych stosunków. Oczekujemy więc energicznych zarządzeń.

— — — — — — — — — — — —

Niewiele lepszą od przytoczonej gospodarki autobusowej jest i gospodarka tramwajowa w Warszawie, pomimo, iż konkurencja nie ma tu miejsca. Człowiekowi, przyzwyczajonemu do stosunków europejskich, śmiesznemi wydać się muszą zachwyty naszych samochwałów nad tramwajami warszawskimi. Ten sam system, co praktykowany przez żydowskich handełesów w swoich gratobusach, stosuje stale od wojny zarząd tramwajów warszawskich. A więc stałe przeładowywanie wagonów, prowadzące nadal do ciągłych wypadków; fantastyczny rozkład jazdy, nie liczący się z potrzebami mieszkańców, ale jedynie z możliwie jaknajintensywniejszem wyzyskaniem taboru, no i wreszcie lekceważenie przepisów ruchu ulicznego, nie przez motorniczych nawet, ale przez zarząd techniczny tramwajów, który w celach znowu tylko jaknajwiększych oszczędności wydaje swemu personelowi instrukcję jazdy wyraźnie kolidującą z wymaganiami ruchu ulicznego.

Zanim przejdę do udowodnienia ostatniego zarzutu, muszę zaznaczyć, że najbardziej karygodnem jest dopuszczanie z reguły do przeładowania wagonów. Twierdzę stanowczo, że przyczyna tego leży nie w szczupłości taboru, lecz jedynie w nieumiejętności wyzyskania go, albo też raczej — jak przypuszczam — świadomie, w celach oszczędnościowych. Plagi tej nie znaliśmy przed wojną. Nie do pomyślenia wtedy było dozwolenie tłoczenia się publiczności, ku uciesze oczywiście kieszonkowych złodziei, wewnątrz wagonu, gdy platformy pozostają puste. Nigdzie na świecie, poza Rosją sowiecką, nie ma tego, aby pasażerowi, któremu zarząd tramwajów w zamian za jego opłatę dostarcza miejsca siedzącego czy stojącego, pakował na głowę innego pasażera! Gdzież na świecie jest zwyczaj, że wolno pasażerom stawać w ciasnych przesmykach między ławkami i dosłownie siadać na głowie siedzącym na ławkach? Te metody stosowane są jedynie, poza tramwajami, w żydowskich autobusach — w Polsce. Czyż tak wielką trudność przedstawiałoby wprowadzenie systemu kartek porządkowych na przystankach i wpuszczania do wagonów tylko tyle osób, wiele jest wolnych miejsc? Czyż konduktorzy nie mogliby pilnować tego, aby wnętrze wagonu i platformy były równomiernie obsadzone? I czyż tak wielką trudność przedstawiałoby oznaczenie ilości miejsc wewnątrze wagonu i na platformie, jak to dawniej miało miejsce, i bezwzględnie nie wpuszczanie większej ilości pasażerów? System kartek porządkowych rozmieści pasażerów bezwzględnie równomiernie po wszystkich kursujących wagonach, ale, oczywiście, trzeba wtedy wypuścić na miasto w niektórych godzinach i na niektórych linjach więcej wagonów, trzeba jednem słowem zatroszczyć się o potrzeby ludności.

Ponieważ tego wszystkiego zaniedbują tramwaje warszawskie, myśląc tylko, jakby kosztem publiczności osiągnąć największe oszczędności, przeto mam podstawy twierdzić, że gospodarka ich jest nie lepszą od gospodarki koncesjonarjuszy autobusowych. Czyż niema władzy, któraby zajrzała w gospodarkę tramwajów warszawskich; czyż niema ludzi, którzyby krytyczniej trochę spojrzeli na to, co się w nich dzieje, a nie powtarzali cielęcych zachwytów nad gospodarką tramwajową — dlatego tylko, że od wojny pobudowano kilkadziesiąt kilometrów nowych linij i zakupiono kilkaset nowych wagonów? Inwestycje — to jeszcze nie gospodarka, a ta w tramwajach naszych jest dzisiaj pod zdechłym psem, gdy dawniej jednak była zupełnie dobrą. Jeżeli wołamy, iż czas już położyć kres skandalowi autobusowemu, to jednocześnie czasby było zająć się również i gospodarką tramwajów warszawskich.

— — — — — — — — — — — —

Kilkakrotnie już udowodniałem, że tramwaje są największą przeszkodą w ruchu ulicznym śródmieścia. Pogląd ten podzieliły kompetentne władze i opracowały program skasowania tramwajów w śródmieściu Warszawy. Zanim jednak to nastąpi, dużo wody jeszcze w Wiśle upłynie, a ruch uliczny tymczasem z powodu tych czerwonych zawalidrogów doznaje coraz to większych trudności. Nie mało przyczyniają się do tego absurdalne przepisy jazdy, wydawane motorniczym w celu oszczędzania prądu. A więc wyliczam:

Jazda z rozpędu. Motorniczy rozpędza wagon na bardzo krótko, następnie przerywa prąd i jedzie, korzystając z dużej inercji ciężkiego wagonu, przez jakiś czas, oczywiście, coraz bardziej zwalniając, a gdy zanadto już zwolni—znowu rozpędza i powtarza stale tę operację. Jest to może bardzo oszczędny sposób jazdy (choć wydaje mi się to, jako mechanikowi, dość problematycznem), jednak dla pojazdów, zmuszonych, zwłaszcza w wąskich ulicach, jechać za tramwajem, jest to wprost nieznośny i nawet niebezpieczny system. Wyobraźmy sobie, do czegoby to doszło, gdyby i inne pojazdy — samochody zechciały system ten stosować.

Odrabianie niedociągniętego czasu. Wagon, który szybciej przejechał oznaczoną przestrzeń, niż przewi-

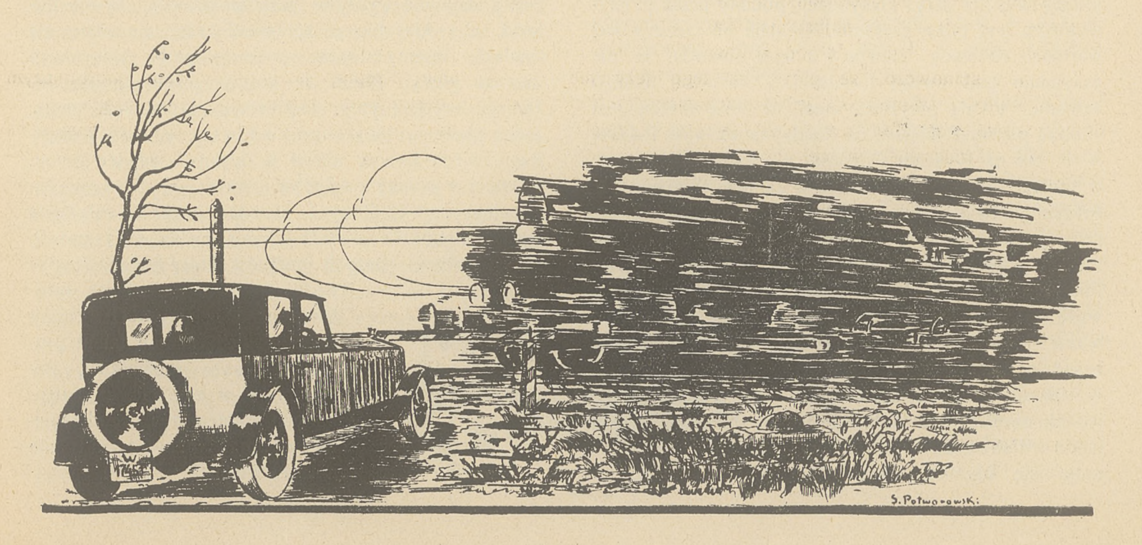
duje to rozkład jazdy, jedzie w zwolnionem tempie tak długo, póki nie wyrówna wyznaczonego mu czasu. Za nim wloką się, nie mogąc go wyprzedzić, inne wagony — za nimi cały szereg pojazdów — ruch na wąskiej ulicy doznaje dużych przeszkód z powodu skupienia się pojazdów i zmniejszenia przelotności ulicy.

Unikanie przez motorniczych zwalniania w chwili, gdy wagon nabrał już rozpęd, a zwłacza hamowania, choćby mogło grozić zderzenie z innym pojazdem. System ten zwłaszcza jest niebezpieczny w punktach (najczęściej na zakrętach), gdzie szyny ze środka ulicy przechodzą pod chodnik. Jeżeli jakiś pojazd w tej chwili znajduje się w tym niebezpiecznym punkcie, to musi on uprawiać karkołomne sztuki, chcąc uniknąć zgniecenia przez walący się na niego wagon tramwajowy, gdyż motorniczy ma przepis zwalniania tylko w razie wyraźnego już niebezpieczeństwa, a nic go nie obchodzi, że kierowca lub woźnica może mieć trudność z wydobyciem się dość szybko z fatalnego tego miejsca.

Mógłbym tu przytoczyć jeszcze więcej przykładów, gdzie przepisy oszczędnego zużywania przez motorniczych prądu kolidują z rzeczywistymi warunkami ruchu ulicznego. Na pochwałę motorniczych muszę powiedzieć, iż coraz częściej obserwuję niestosowanie się przez nich do nieżyciowych tych przepisów. Zarząd tramwajów jednak w dalszym ciągu nie chce uznać, że nie jest on już dziś wyłącznym lub uprzywilejowanym panem ulicy. Niedość, że swoimi szynami, przeprowadzonymi w sposób wyraźnie sprzeczny z warunkami bezpieczeństwa, zagwoździł wiele najruchliwszych skrzyżowań, ale wydał i utrzymuje w dalszym ciągu przepisy prowadzenia tramwajów w sposób, który jest niewygodny lub nawet niebezpieczny dla innych pojazdów, korzystających z ulicy. Byłaby już najwyższa pora, aby zarządowi tramwajów wyraźnie powiedziano, iż ulice Warszawy są zbyt dzisiaj przeludnione, aby można było tolerować fantastyczne wybryki w rodzaju jazdy na rozpęd, dorabiania czasu w trakcie jazdy lub przepychania się bez zwolnienia w punktach niebezpiecznych. Tramwaje, niestety, tolerować jeszcze trzeba, ale można od nich żądać, aby bezwarunkowo dostosowały się do ogólnych przepisów jazdy.

— — — — — — — — — — — —

Na ulicy Grochowskiej posterunkowy zatrzymał mnie i zażądał zapłacenia 1 zł. za użycie elektrycznego klaxonu, notabene zupełnie nie przeraźliwego, którym chciałem zwrócić uwagę jadącym przedemną na wąskiej jezdni furmankom, zagradzającym mi przejazd i nie reagującym na głos mojej trąbki. Według przepisów posterunkowy miał zapewne rację, choć według mnie powinien on był równocześnie ukarać również woźniców furmanek, które nie jechały prawą stroną ulicy i wyraźnie tamowały ruch uliczny. Jednak nie w tem sedno sprawy. W czasie, gdy wyszukiwałem w głębokościach kieszeni żądanej odemnie złotówki, przejechał obok pociąg kolejki w stronę Wawra, a choć na torze nie było żywego ducha, maszynista, uwieszony u gwizdka, przeraźliwym nieustannym rykiem napełniał całą dzielnicę. Oczywiście, przez dłuższą chwilę ani ja policjanta, ani policjant mnie nie był w stanie usłyszeć, a gdy wreszcie pociąg, gwiżdżąc ciągle, oddalił się, to jeszcze byliśmy obydwaj ogłuszeni. Policjanta, oczywiście, nie pytałem, gdzie logika rozporządzenia, które w imię spokoju ludności karze mnie za użycie przez sekundę z istotnej potrzeby niewinnego klaxona, a pozwala maszyniście kolejki bezkarnie dziesięć razy dziennie bez żadnej potrzeby niepokoić przeraźliwym świdrującym gwizdem całą dzielnicę, zamieszkałą przez lubiących spokój ludzi. Wszak ma i on swój sygnał miejski, którym jest parowy, dość donośny i wyraźny dzwon, a gwizdka używa on tylko gwoli zabawy. Tak więc znowu dwie miary, z których ciaśniejsza, oczywiście, dla automobilistów! I jakżeż wobec tego uznać słuszność pewnych zarządzeń, a nie uważać je tylko za szykany, stosowane do pewnej kategorji osób?



Od Redakcji

DOSZŁY nas słuchy, że kilku sportsmanów, a nawet kilka klubów automobilowych poczuło się dotkniętymi artykułem naszego współpracownika, p. Marjana Krynickiego, p. t. „Zarys klasyfikacji polskich mistrzów kierownicy“, umieszczonym w № 3 „Auta“. Otóż należy się od Redakcji na tem miejscu parę słów wyjaśnienia.

Artykuł p. Krynickiego, jak to wskazuje aż nazbyt wyraźnie tytuł — „Zarys klasyfikacji“, jest tylko *próbą* poklasyfikowania naszych jeźdźców, a jak wynika z treści — nie w całej ich działalności sportowej, a jedynie w rezultatach, osiągniętych w sezonie 1927 roku. Rzecz oczywista, iż miejsce, zajęte w klasyfikacji jednego sezonu, nie określa bynajmniej rzeczywistej wartości jeźdźca. Mogłoby się bowiem zdarzyć, i rzecz ta miała w rzeczywistości miejsce w ubiegłym sezonie, iż któryś z doskonałych jeźdźców z pewnych powodów nie bierze udziału w wielu zawodach i dlatego, klasyfikując się na jednem z pierwszych miejsc na jednym lub dwóch zawodach, zostanie zdystansowany przez znacznie gorszego jeźdźca, który osiągnął na tych, co i pierwszy, zawodach dalsze za nim miejsce, ale zato stawał do wszystkich prawie zawodów i tem samem zbił sobie dużą ilość punktów. Rozumiemy więc, iż zarys klasyfikacji, podany przez p. Krynickiego, jest tylko zarysem. Nie daje on rzeczywistej wartości kierowcy, choćby i z tego powodu, że nie przyjmuje pod uwagę trudności i ważności danego zawodu. Każdy przyznać musi, iż inną rzeczą jest zdobyć pierwsze miejsce na Międzynarodowym Raidzie A. P. lub na Wyścigu Górskim, a inną dobre miejsce w mniejszym raidzie któregoś z klubów afiljowanych. Artykuł p. Krynickiego miał więc na celu jedynie rzucenie pewnej myśli w związku z uchwałą grudniowego Zjazdu Klubów Automobilowych, stwarzającą tytuł Mistrza Polski, a tem samem wprowadzającą w życie desygnowanie najlepszego jeźdźca na zasadzie rezultatów sportowych w danym sezonie. Uchwała ta jednak, określając dokładnie regulamin Mistrza Polski, nie zajmuje się już klasyfikacją dalszych miejsc. Życiowo jednak rzeczy biorąc, z chwilą, gdy określa się najlepszego jeźdźca, to nasuwa się natychmiast pytanie: „a kto jest po nim najlepszym w doskonałości“, a za tem: „kto jest znowu dalszym“ i t. d. Pan Krynicki probował właśnie w artykule swoim na pytanie to odpowiedzieć, ale klasyfikacja jego jest czysto osobistą, jak zresztą sam wyraźnie się zastrzegł w swym artykule, że klasyfikacja ta nie ma najzupełniej charakteru oficjalnego. Niesłusznie więc niektórzy sportowcy uczuli się dotkniętymi tem, iż nazwisko ich znalazło się na dalszem miejscu w tej próbie klasyfikacji, niż to, na jakiem, w ich mniemaniu, stałby powinno. Odpowiedzieć im możemy tylko jedno: niech się tem nie przejmują. W szczupłem gronie sportowców polskich rzeczywista wartość i zasługi każdego jeźdźca są doskonale ogółowi znane — i prawdziwa, odpowiadająca rzeczywistości, klasyfikacja, bez żadnych cyfr i punktów, jest w opinji publicznej ustalona. Tej klasyfikacji nie zmienią bynajmniej próby klasyfikacji na zasadzie indywidualnego interpretowania rezultatów jednego sezonu.

Zresztą, musimy na tem miejscu dodać jeszcze, iż taka próba jest bezwzględnie rzeczą interesującą. Jeżeli z niej nie wypływa jeszcze prawda, to nie powód, aby klasyfikacji sprawiedliwszej nie udało się znaleźć. Wiemy dobrze, jakie ta próba klasyfikacji zawiera błędy. Niech ci, którzy uczuli się nią dotknięci, wytkną inne dostrzeżone przez nich błędy, niech podsuną inny, sprawiedliwszy sposób klasyfikacji, niech wezmą udział w dyskusji na ten temat. Z takiej wymiany poglądów zrodzi się bezwątpienia zupełnie sprawiedliwy i prawdziwy (jeżeli całkowita sprawiedliwość i prawda istnieją na świecie) sposób klasyfikowania naszych jeźdźców, który potem przyjąć będą mogły nasze władze sportowe za oficjalny. Otwieramy więc dyskusję na ten temat, prosząc jednakże wszystkich, aby zapomnieć w niej raczyli o osobistych ambicjach i o zadraśniętej w omawianym tu artykule miłości własnej.



Plac Saski w Warszawie, z którego nastąpi wyjazd Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski.
Fot. H. Poddębski.

Co zobaczymy w czasie Raidu Międzynarodowego?

(SZKIC TURYSTYCZNY SZLAKIEM RAIDU)

TEGOROCZNY międzynarodowy raid Automobilklubu Polski obejmie niemal połowę Polski. Jego uczestnicy zwiedzą Mazowsze, Podlasie, Grodzieńszczyznę, część Polesia, Wołyń, Podole, Pokucie, Beskidy Wschodnie, Środkowe i Zachodnie, Śląsk, a wreszcie wyżynę Małopolską w Województwie Kieleckiem. Szkic obecny ma na celu zwrócić im uwagę na najważniejsze osobliwości turystyczne okolic, przez które prowadzi szlak raidu. Zaznaczam z góry, że szkic ten nie ma najmniejszej pretensji do tego, aby był wyczerpujący. Ograniczony z natury rzeczy do rozmiaru artykułu kilkuset-wierszowego, podaje jedynie najbardziej zasadnicze i najbardziej lakoniczne wiadomości.

Na wstępie pozwolę sobie zaznaczyć, że pod względem piękności okolic, oraz mijanych po drodze osobliwości, poszczególne etapy raidu przedstawiają się dość rozmaicie. Najbardziej interesującym będzie dzień trzeci (Łuck — Kosów), na drugiem miejscu stawiam dzień siódmy (Krynica — Busk), na trzeciem — piąty (Truskawiec — Krynica), na czwartem — czwarty (Kosów—Truskawiec), na piątem—ósmy (Busk — Warszawa), na szóstem — pierwszy (Warszawa — Druskieniki), i wreszcie na ostatniem — dzień drugi (Druskieniki — Łuck).

Postaram się opisać pokrótce turę każdego dnia raidu z osobna.

Pierwszy dzień: Warszawa — Druskieniki.

Z Warszawy podążamy przez most Kierbedzia na Wiśle i ul. Jagiellońską, trzymając się zasadniczo kierunku północno-wschodniego. Tura prowadzi przez dawne Mazowsze, aż do Wizny, w dalszym ciągu przez północny skrawek Podlasia, na którym leżą Goniądz i Ossowiec, a wreszcie kończy się w granicach historycznego księstwa Grodzieńskiego, które w XIV w. zawojowane przez Litwę, weszło w skład księstwa, a później województwa Trockiego.

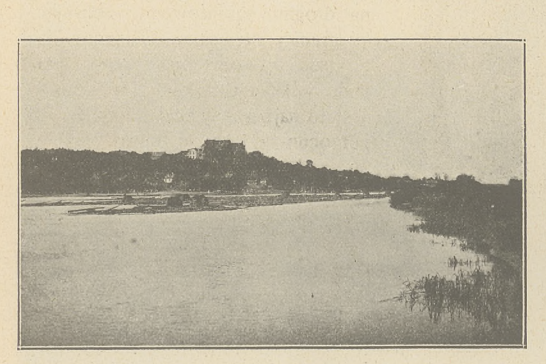
Krajobrazowo pejzaż, za wyjątkiem ostatniej partji nad Niemnem, nie jest zbyt interesujący. Mijamy piaszczyste równiny mazowieckie, zlekka sfalowane, bogate w lasy sosnowe. Tu i owdzie spotykamy oazy urodzajnej ziemi jak np. pod Pułtuskiem, gdzieindziej znowu obszary dużych bagien nad Narwią i Bobrem. Typowa okolica moreny polodowcowej, wchodząca w skład Pojezierza Bałtyckiego. Przeważnie znajdujemy się w dorzeczu Wisły, a dwie trzecie drogi prowadzi wzdłuż Narwi i jej dopływu Bobra. Dopiero ostatnia partja drogi wiedzie wzdłuż Niemna.

Na północ od szlaku raidu od Ostrołęki po Goniądz, pozostaje uboga piaszczysta i lesista *Ziemia Kurpiów*. Na południe od niej między Łomżą a Goniądzem, przebiegamy *„okolice szlacheckie“*, gęsto za-

mieszkałe przez szlachtę zagrodową, osadzoną tu w czasie walk z Litwinami i Jadźwingami.

17 klm. za Warszawą mijamy **Jabłonnę**, małe miasteczko z dużym parkiem i pałacykiem hr. Potockich. Wystawił go w końcu XVIII w. prymas Poniatowski, według projektu Merliniego, twórcy Łazienek. W początkach XIX w. należał do ks. Józefa Poniatowskiego, po którym pozostało wiele pamiątek.

Pod **Zegrzem** (25 klm.), przekraczamy rzekę *Bug-Narew*, wznosząc się na jej wysoki prawy brzeg. Leży tu u spływu Bugu i Narwi niepozorne miasteczko

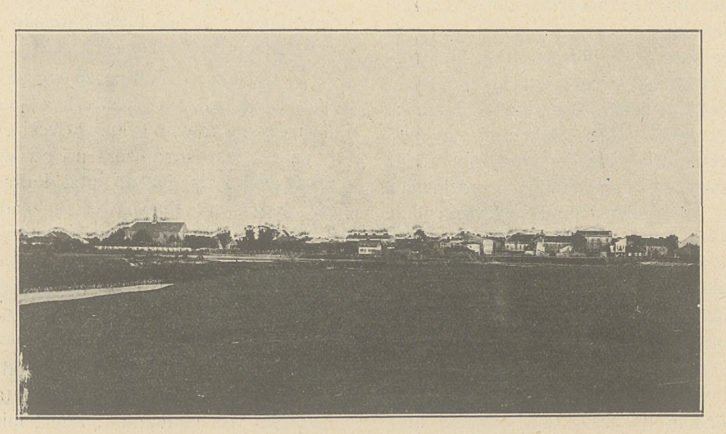


Serock.

Serock (37 klm.), gdzie zdala od szosy na skraju wzgórza stoi oryginalny kościół ceglany, fundacji ostatnich książąt Mazowieckich, z początku XVI w. w stylu przejściowym z gotyku w renesans.

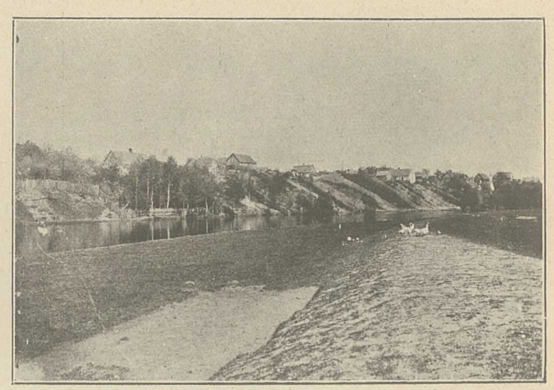
Droga wiedzie dalej wzdłuż Narwi, a w oddali ukazuje się miasto **Pułtusk** (48 klm.), liczące 16.000 mieszkańców. Jest to dawna główna rezydencja biskupów płockich, którzy nosili tytuł książąt na Pułtusku. Ich *zamek* przebudowany, mieści obecnie starostwo. Po gotyckim ratuszu z XV w. pozostała tylko wieża. Najcenniejszym zabytkiem miasta jest *kolegjata,* niegdyś gotycka, przebudowana w stylu barokowym, posiadająca kilka cennych pamiątek. Po Jezuitach pozostał kościół barokowy z XVII w., po murach miejskich okrągła baszta przy ulicy 3-go Maja.

W dalszym ciągu mijamy mniej interesujące miasto *Różan* (80 klm.) i jedziemy w dalszym ciągu wzdłuż Narwi do **Ostrołęki** (108 klm.). Jest to miasto powiatowe o 10 tys. mieszk., położone na skraju ziemi Kurpiów. W dziejach wsławiła się Ostrołęka bitwą francusko-rosyjską z r. 1807, bitwą polsko-rosyjską (gen. Skrzynecki) z 26 maja 1831 r., oraz walkami rosyjsko-niemieckiemi z r. 1915. Piękny barokowy kościół Bernardynów z połowy XVII wieku. Kościół farny, pierwotnie gotycki, został również przebudowany w stylu barokowym. W kamienicy Rubinsteina w r. 1807 kwaterował Napoleon.



Ostrołęka, widok od strony Narwi. Fot. A. Chętnik.

Pod Ostrołęką przekraczamy Narew, kierując się ku wschodowi przez okolicę gęsto zamieszkałą przez



Pułtusk, widok z nad Narwi. Fot. A. Chętnik.

szlachtę zagrodową. Na wzgórzu na lewym brzegu Narwi leży **Łomża** (144 klm.), miasto o 30.000 mieszk. z kilku kościołami. Najpiękniejszym z nich jest *Katedra,* zbudowana w stylu przejściowym z gotyckiego w renesans w początkach XVI w. Obok niej okazała dzwonnica.

Za miastem przekraczamy znowu Narew, kierując się na jej brzeg północny, i zwracając ku wschodowi. Nad Narwią leży także **Wizna** (176 klm.), obecnie podupadłe miasteczko, niegdyś stolica jednej z ziem, na jakie dzieliło się woj. Mazowieckie. Na wschodnim brzegu Narwi ciągną się szerokie *bagna*, na północ od miasteczka zlewa się Narew z Bobrem. Szosa wiedzie ku wschodowi wąskim przesmykiem wśród bagien, a następnie skręca ku północy skrajem obszernego bagna *„Ławki"*.

Od mostu na Narwi pod Wizną jesteśmy w granicach dawnego *Podlasia*, które, jak wiadomo, wchodziło w skład Małopolski. Kolejno mijamy **Ossowiec** (210 klm.), dawną rosyjską fortecę, gdzie krzy-



Nad Niemnem.

żujemy się z torem kolei Białystok—Grajewo — Królewiec. Ossowiec bronił jedynego przejścia wśród bagien nad rzeką Bobrem, a jego forty zniszczyli Niemcy w r. 1916. Bagna wzdłuż rzeki Bobru, skrajem których jedziemy, ciągną się pasem 30 klm. długim i 12 klm. szerokim. 6 klm. na wschód leży **Goniądz**, miasteczko o 6.000 mieszk., posiadające najstarszy drewniany ratusz w Polsce z XVI w.

Jedziemy w dalszym ciągu wzdłuż Bobra. Przed miasteczkiem **Sucha Wola** (250 klm.), wkraczamy w granice dawnego woj. Trockiego w W. Ks. Litewskiem. *Dąbrowa* (268 klm.), posiada w wielkim ołtarzu kościoła krucyfiks z Różanegostoku, o wysokiej wartości artystycznej.

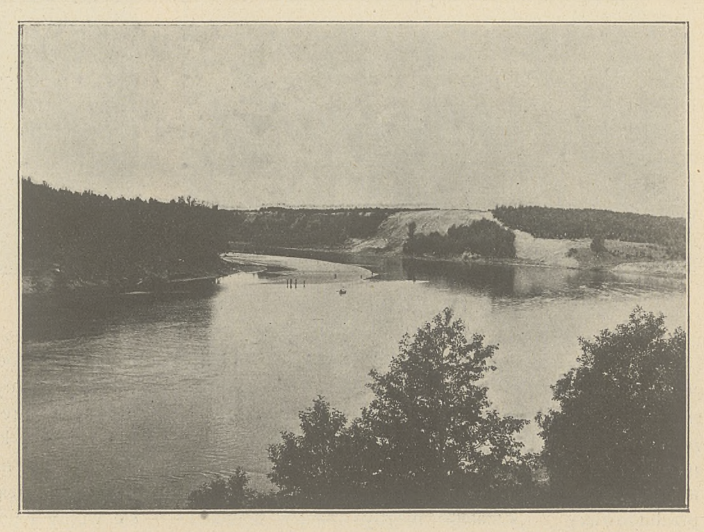
W dalszym ciągu mijamy niedostrzegalny prawie *dział wód* między Wisłą a Niemnem, gdyż sąsiadujące ze sobą źródła Bobru, który płynie ku Wiśle i Łosośny, która płynie ku Niemnowi, leżą w szerokiej dolinie pra-Niemna.

Po krótkiej podróży ukazuje się bardzo pięknie położone na wysokim brzegu Niemna **Grodno** (303 klm). Jest to miasto powiatowe o 50.000 mieszk., które już w XI w. było stolicą księstwa ruskiego, później zawojowanego przez Litwę. Od r. 1670 zbierały się tutaj sejmy polsko-litewskie, tutaj też obradował ostatni sejm w r. 1795. Dawny *zamek królewski,* w którym w r. 1586 umarł król Batory, przebudowali Rosjanie na szpital wojskowy. Pozatem należy zwiedzić bardzo piękny barokowy *kościół farny,* wzniesiony w XVII w. jako kościół Jezuitów, kościół Bernardynów, którego rokokowa wieża dominuje nad miastem, dom, w którym mieszkała i umarła *Eliza Orzeszkowa,* wraz z jej grobem na cmentarzu, stojącą na urwisku nad Niemnem (piękny widok), na przedmieściu *Kołoże* cerkiew murowaną z XI w., najstarszą z zachowanych w Polsce, a wreszcie na Przedmieściu za Niemnem charakterystyczną drewnianą *synagogę* z XVII w.

Z Grodna, porzucając szosę, kierujemy się ku północy wzdłuż Niemna drogami gruntowemi, zbliżając ku granicy litewskiej. Osiągamy ją u kresu podróży pierwszego dnia raidu w **Druskienikach** (363 klm.). Jest to największy zakład kąpielowy północno-wschodniej Polski, pięknie położony na prawym brzegu Niemna wśród sosnowych lasów. Lewy brzeg rzeki należy do Litwy. Przed wojną frekwencja Druskienik dochodziła do 20.000 gości rocznie, lecz w czasie wojny zakład podupadł, zniszczony przez Niemców. Od r. 1921 zaczęła się jego odbudowa, a w r. 1927 doszła frekwencja gości do 5.000 osób. Zakład ma kilkanaście pensjonatów i przeszło 100 will. Posiada 17 źródeł mineralnych. Kąpiele tutejsze istnieją od r. 1830. W niedalekiej *Rotnicy*, pochowanym jest na cmentarzu filareta Czeczot († 1846) przyjaciel Mickiewicza.

Drugi dzień: Druskieniki — Łuck.

Jak już wspomniałem na wstępie, tura tego dnia przebiega przez okolice stosunkowo najmniej interesujące i dosyć monotonne. Pewnem urozmaiceniem krajobrazu są jedynie lasy Buksztelskiej i Białowieskiej Puszczy. Aż do Białegostoku znajdujemy się w granicach dawnego województwa Trockiego, Białystok

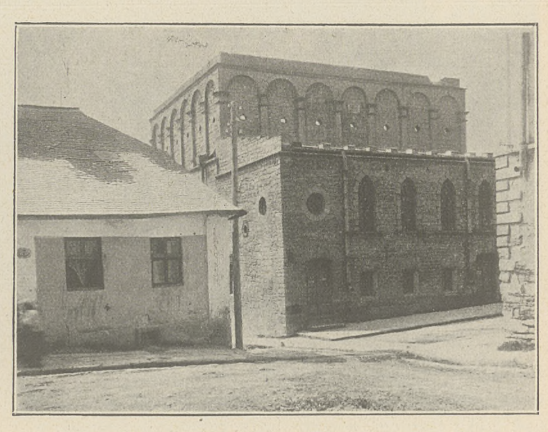


Niemen pod Druskienikami. Fot. B. Rydzewski.

i Bielsk leżą na dawnym Podlasiu, od Hajnówki zaczyna się dawne województwo Brzesko-Litewskie, za puszczą Białowieską mijamy zachodnią część Polesia, pod Ratnem skrawek dawnej ziemi Chełmskiej, a wreszcie Polesie Wołyńskie, stanowiące północną część tego województwa. Kolejno znajdujemy się w dorzeczu rzeki Niemna, Narwi, Buga i Prypeci. Okolica, którą przebiega szlak raidu, stanowi pogranicze etnograficzne, gdzie mieszają się djalekty białoruski i małoruski.



Białowieża. Wnętrze lasu.

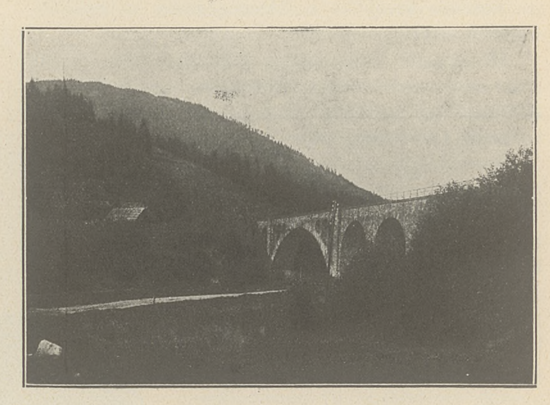


Tarnopol. Stara synagoga. Fot. S. Radomski.

Z Druskienik wracamy do *Grodna* (60 klm.), a następnie jedziemy w kierunku południowym, mijając za niezbyt interesującem miastem powiatowem *Sokółką* (96 km.) duże lasy dawnej **Buksztelskiej Puszczy,** zawzięcie obecnie wycinane.



Halicz. Ruiny zamku. Fot. S. Radomski.



Worochta — wiadukt.

Za lasami tymi leży **Białystok** (135 klm.), miasto wojewódzkie o 80.000 mieszk., zamieszkałe przeważnie przez żydów (80%). Jest to największe *centrum przemysłowe* (fabryki tkackie) ziem północno-wschodnich Polski. Miasto nie przedstawia się interesująco, a jedynym jego zabytkiem jest gmach *województwa,* przebudowany z okazałego niegdyś pałacu hetmana Branickiego z XVIII w.

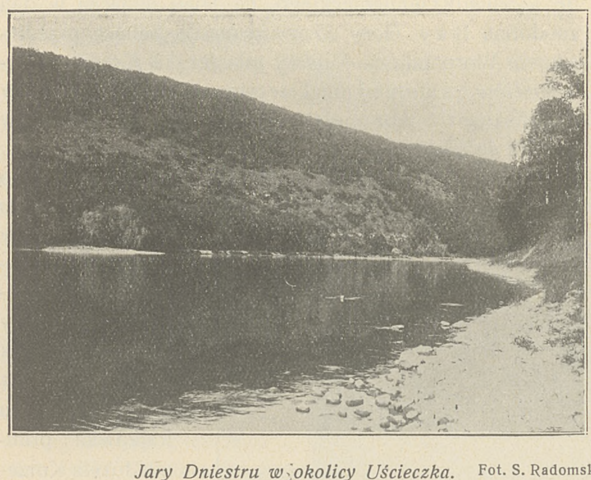
Miasteczko **Zabłudów** (153 klm.) o 5.000 mieszk. posiada słynną *synagogę* drewnianą z r. 1646, uchodzącą za jedną z najpiękniejszych w swoim rodzaju w Polsce.

Pod wsią *Wojszki* przekraczamy w ciągu podróży po raz ostatni Narew, i osiągamy **Bielsk Podlaski** (184 klm.), miasto powiatowe o 8.000 m. z wałami po zamku, barokowym ratuszem i kościołem z r. 1780.

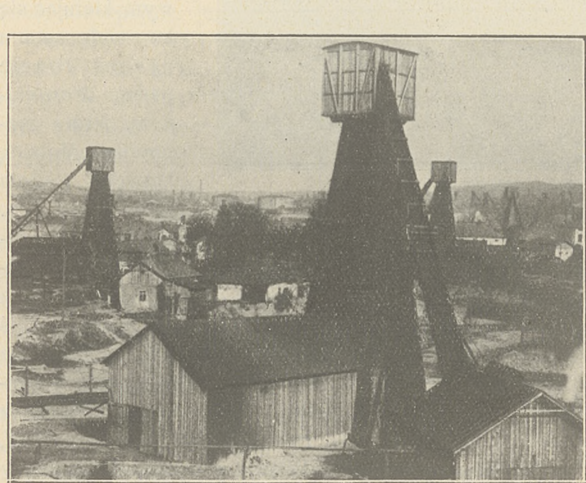
Stąd zwracamy ku wschodowi, kierując się ku **Puszczy Białowieskiej.** Przecinamy ją w całej długości. Za *Hajnówką* mijamy naprzód wyręby, gdzie drzewo wycięli Niemcy w czasie wojny, a dopiero od leśnictwa *Zwierzyniec* zaczynają się lasy puszczy. Przy drodze zwracają na siebie uwagę wspaniałe okazy sosen i dębów. Na obszernej polanie wśród puszczy, w jej środku, leżą tuż obok siebie wieś **Białowieża** z dawnym pałacykiem i parkiem carskim (obecnie kasyno z restauracją), oraz osada **Stoczek.** Puszcza Białowieska, która wraz z sąsiedniemi puszczami zajmowała do niedawna 2.500 klm.² lasu mieszanego, jest największą puszczą w Europie Środkowej. W czasie wojny i po wojnie zaczęto wyrąb puszczy, zachowując jedynie pewne jej części na północ od Biało-

wieży, jako *rezerwat*. Sosny dochodzą w puszczy do 53 m. wysokości. *Żubry*, które były niegdyś osobliwością puszczy, zostały doszczętnie wytępione.

Za Puszczą Białowieską mijamy pozbawione zabytków miasto powiatowe **Prużany** (282 klm.), skąd zwracamy się w kierunku południowym. Jesteśmy w *województwie Poleskiem*, narazie mijamy jednakże jego zachodnie gęściej zaludnione i mniej charakterystyczne okolice. Pod miastem powiatowem **Kobryniem** (329 klm.), przekraczamy rzekę Muchawiec, i kierujemy ku południowi dawną rosyjską szosą militarną. Prowadzi ona przez słabo zaludnione piaszczyste i lesiste okolice, zdala od osad ludzkich.



Jary Dniestru w okolicy Uścieczka. Fot. S. Radomski.

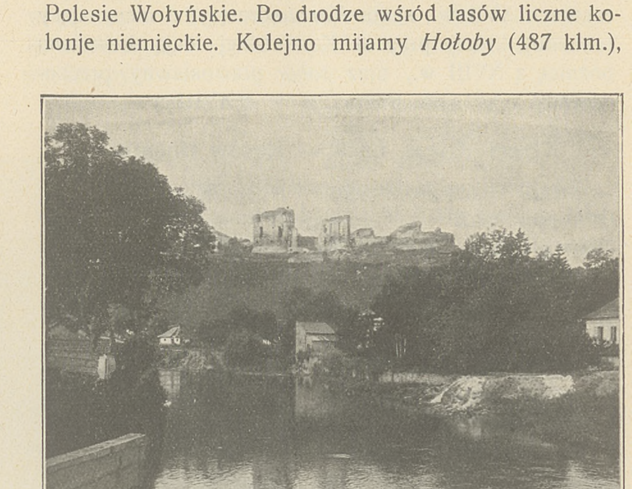


Borysław. Szyby naftowe.

W *Mokranach* przekraczamy granicę województw Poleskiego i Wołyńskiego, a w mieście **Ratnie** (408 klm.), które leży w dawnej ziemi Chełmskiej rzekę *Prypeć*, płynącą tu kilku ramionami. Stąd podążamy rzadko zaludnioną, typową dla Polesia okolicą w kierunku południowym.

Kowel (460 klm.), miasto powiatowe o 26.000 m., ważny węzeł kolejowy, nie przedstawia się zbyt interesująco. Jedynemi, godnemi uwagi zabytkami są: drewniany kościół i drewniana cerkiew z XVIII w. Kowel leży nad rzeką Turją, która płynie przez środek miasta.

Z Kowla zwracamy w kierunku południowo-wschodnim, mając na południe właściwy Wołyń, na północ Polesie Wołyńskie. Po drodze wśród lasów liczne kolonje niemieckie. Kolejno mijamy *Hołoby* (487 klm.), rzekę *Stochód*, wzdłuż której w czasie wojny przez długi czas biegła linja frontu (w okolicy liczne cmentarze wojenne), stąd zaś zwracamy w kierunku południowym do Łucka na noc.



Buczacz. Ruiny zamku. Fot. H. Poddębski.

Łuck (535 klm.), stolica województwa Wołyńskiego jest miastem o 30.000 mieszk. (75°/₀ żydów). Łuck istniał już w X-ym wieku, a w dziejach Wołynia odegrał wybitną rolę, jako stolica księstwa (czasowo rezydowali tu Witold i Świdrygiełło), później województwa, siedziba biskupów łacińskiego i greckiego obrządku. Miasto leży na wąskim pasie ziemi, otoczonym dokoła bagnami, wśród których płynie rzeka *Styr*. Przy końcu miasta leżą potężne *ruiny zamku* Lubarta

Stary Sącz. Klasztor klarysek. Fot. M. Dobija.

z XIII w., po którym zachowały się mury zewnętrzne i trzy baszty. W sąsiedztwie *katedra*, przebudowana z kościoła Jezuitów, której wewnętrzne urządzenie w stylu klasycznym pochodzi z czasów Stanisława Augusta. Pozatem zasługują na uwagę synagoga obronna z basztą, zbudowana w stylu renesansowym w początkach XVII w., sekta *Karaimów* (żydzi nieuznający talmudu), którzy przy ul. Karaimskiej mają drewnianą bóżnicę z XVIII w., oraz *sobór* prawosławny, przebudowany z kościoła Bernardynów z XVIII w.

Trzeci dzień: Łuck — Kosów Huculski.

W dniu tym czeka uczestników raidu tura najbardziej urozmaicona pod względem krajobrazowym, a kolejno przesuną się przed ich oczyma krajobrazy Wołynia, grzbiet Woroniaków, jary i stepy Podola, równiny Pokucia, a wreszcie malownicze okolice Beskidów Huculskich. Na całym terenie tego dnia raidu przeważa ludność rusińska. Po wsiach wznoszą się *cerkwie*, na Wołyniu prawosławne, a w b. Galicji greckokatolickie. Wśród nich zachowało się wiele pięknych okazów budownictwa drewnianego. Ludność powiatów podolskich oraz Huculi (górale, zamieszkujący Wschodnie Karpaty) zachowali piękne *stroje ludowe*. Aż do Podhorzec znajdujemy się w dorzeczu Prypeci (rzeki Styr i Ikwa), dalej na niewielkim skrawku w dorzeczu Wisły (rzeka Bug), na Podolu i Pokuciu w dorzeczu Dniestru, a wreszcie na Huculszczyźnie w dorzeczu Prutu i Czeremoszu.



Beskid Zachodni. Fot. M. Dobija.

Z Łucka podążamy rosyjską szosą militarną w kierunku południowo-wschodnim, która wiedzie naogół przez pola, pozostawiając na uboczu osady ludzkie.

Pierwszem miastem, jakie mijamy jest **Dubno** (52 klm.), miasto powiatowe o 8.000 mieszk., które miało okres świetności w XVIII w., kiedy było główną rezydencją ks. Lubomirskich, i kiedy odbywały się tu słynne kontrakty, przeniesione później do Kijowa. Zabytkiem dawnej świetności miasta są *ruiny zamku*, stojące nad Ikwą w sąsiedztwie rynku, wśród potężnych dobrze zachowanych wałów i bastjonów. Wśród nich pozostały dwa zupełnie zniszczone w czasie ostatniej wojny budynki, starszy z nich jest dawnym zamkiem ks. Ostrogskich z XVI w., nowszy zaś pałacykiem ks. Lubomirskich z XVIII w. Pozatem posiada Dubno renesansową *synagogę*, ogołocone przez Rosjan z zabytków *kościoły* Bernardynów i Karmelitów, a wreszcie *bramę Łucką*, przez którą wjeżdżało się niegdyś do miasta od strony Łucka. Obecnie zamurowana mieści biura P. K. U.

Z Dubna kierujemy się w stronę południowo-zachodnią nowozbudowaną szosą do Brodów. Na prawo pozostają *Pełczańskie Góry* z lasami należącemi do Liceum Krzemienieckiego, na lewo majaczą w dali za doliną Ikwy *Góry Krzemienieckie*, będące przedłużeniem Woroniaków. Mijamy miasteczka *Krupiec i Radziwiłłów*, za którymi przekraczamy granicę województw wołyńskiego i tarnopolskiego, w czasach rozbiorów granicę rosyjską-austrjacką.

Najbliższem miastem są **Brody** (116 klm.), miasto powiatowe o 18.000 mieszk., założone przez hetmana Żółkiewskiego w XVI w. Zachował się dotychczas otoczony wałami zamek Koniecpolskich z r. 1630. W parku Rajkówka pomnik Józefa Korzeniowskiego, który urodził się tutaj w r. 1797.

Z Brodów jedziemy w kierunku południowym, kierując się ku widocznemu na horyzoncie pasmu *Woroniaków*, które stanowią północną krawędź Podola geograficznego. Grzbiet Woroniaków osiągamy we wsi **Podhorce** (134 klm.), wzniesionej 400 m. n. m., gdzie warto zatrzymać się na kilka chwil, aby zwiedzić przepiękny *pałac* barokowy niegdyś Koniecpolskich z XVII w., obecnie Sanguszków. Wnętrze pełne jest zabytków sztuki i pamiątek po królu Sobieskim. Duża galerja obrazów Szymona Czechowicza z XVIII w. Na zwiedzenie zasługuje też okrągły *kościół*, fundacji Rzewuskich z XVIII w. i *monaster* Bazyljanów „na Pleśnisku", gdzie pozostały duże wały po *grodzie ruskim* z XIII w., zniszczonym przez Tatarów. W Podhorcach zachowała się też charakterystyczna staropolska okazała *karczma*, z której dachu mają wody ściekać do dwóch mórz, gdyż stoi ona na europejskim dziale wód: Czarnego—za pośrednictwem Styru i Bałtyckiego — za pośrednictwem Bugu.

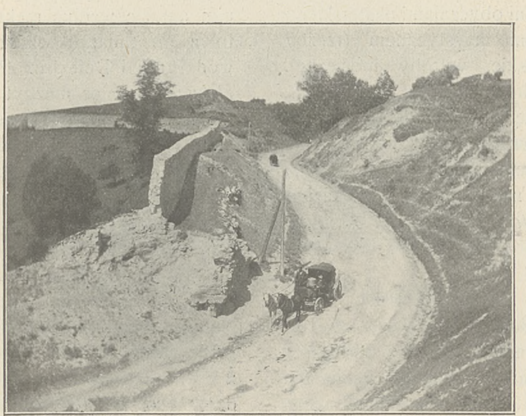
Zjeżdżamy wdół, w dolinę rzeki Buga, mającego niedaleko swe źródła. Mijamy nad niem miasteczko **Sasów** (148 klm.), gdzie przed wojną istniała duża fabryka papieru.

Złoczów (157 klm.), miasto powiatowe o 15.000 mieszk., zachował zamek Sobieskich z XVII w. (obecnie więzienie), otoczone dokoła wałami i bastjonami. W podziemiach cerkwi parafjalnej groby sióstr Jana III.

Od Złoczowa rozpoczyna się czarnoziemna okolica podolska. Między Złoczowem a Tarnopolem przecinamy *linję frontu* rosyjsko-austrjackiego z lat 1915—1918 z szeregiem krwawych pobojowisk. Po drodze mijamy miasteczko **Zborów** (182 klm.), o 6.000 mieszk., położone nad Strypą, głośne z bitwy 15 i 16 sierpnia 1649 r., zakończonej ugodą zborowską między Janem Kazimierzem a Chmielnickim. Również w czasie ostatniej wojny toczyły się pod Zborowem krwawe walki. Tutaj 2 lipca 1917 r. otrzymały chrzest bojowy legjony czesko-słowackie, walczące przeciwko Austrji, a kilkuset poległych Czechów pochowano we wspólnej mogile pod wsią *Cecową*. Z mogiły tej wyjęto do Pragi zwłoki czeskiego „nieznanego żołnierza“, a corocznie w rocznicę bitwy odbywają się tu masowe pielgrzymki Czechów.



Babia Góra.



Pińczów — zjazd. Fot. T. Koszutski.

Tarnopol (218 klm.), stolica województwa, jest miastem o 35.000 mieszk., które niezupełnie jeszcze zatarło zniszczenia, poczynione w czasie ostatniej wojny, kiedy Tarnopol przez trzy lata pozostawał w ręku rosyjskim. Miasto leży na wzgórzu nad *stawem*, utworzonym przez rzekę Seret. Najcenniejszym zabytkiem jest rokokowy *kościół Dominikanów*, wzniesiony w połowie XVIII wieku kosztem Potockich (proj. de Witte). Pozatem posiada Tarnopol w stanie napół ruiny zachowany *zamek* Tarnowskich, obronną *cerkiew* kamienną przy ul. Lwowskiej, starą *synagogę* renesansową, oraz nowy *kościół parafjalny* (proj. Talowski).

Z Tarnopola jedziemy w kierunku południowym wzdłuż Seretu, bardziej typową dla Podola okolicą. Mijamy **Mikulińce** (245 klm.), miasteczko o 4.000 mieszk., z pałacem hr. Rejów, piękną cerkwią rokokową z XVIII wieku (projektował de Witte) i ruinami zamku z XVI wieku.

Za Mikulińcami porzucamy szosę do Trembowli i skręcamy w kierunku południowo-wschodnim, a po trzech klm. mijamy położone w jarze Seretu miasteczko **Strusów** (251 klm.), miasteczko z ruiną zamku Strusiów oraz parkiem i pałacem hr. Gołuchowskich

Za Strusowem wyjeżdżamy na **Pantalichę,** jedyny w Polsce, częściowo jeszcze w stanie naturalnym zachowany step, zajmujący wyżynę między Strypą a Seretem. Częściowo jest on już zaorany, w szczególności w okolicy wsi **Darachów** (261 klm.), gdzie zwracamy ku zachodowi, aby pod Sokołowem przekroczyć znowu jar Strypy.

Kolejno zjeżdżamy w jar rzeki Koropca, gdzie nad dużym stawem leżą **Podhajce** (294 klm.), miasto powiatowe o 6.000 mieszk. W walkach Sobieskiego z Turkami w roku 1667 legło pod Podhajcami 20.000 Turków. W kościele pochowany hetman Stanisław Rewera Potocki, założyciel Stanisławowa.

Za Podhajcami okolica staje się bardziej malownicza i bogatsza w lasy. Droga wije się wśród wzgórz, zjeżdżając bardzo często z wyżyn w jary podolskie. W **Zawałowie** (306 klm.), przekraczamy jar Złotej Lipy. W czasie wojny został spalony piękny *zamek* z XVII w., poprzednio dobrze zachowany i zamieszkały.

Po dłuższej podróży wzdłuż wzgórz podolskich, osiągamy rzekę *Dniestr,* oraz położone na jego prawym brzegu miasto **Halicz** (342 klm.), liczące obecnie 5.000 mieszk. W XII i XIII w. był Halicz stolicą ruskich książąt i siedzibą biskupów, a przed najazdem tatarskim wielkością dorównywał K i j o w o w i. Zniszczony przez Tatarów w r. 1241, nie powrócił już do dawnej świetności, a jego rolę pełnił później założony w r. 1251 Lwów. Od Halicza pochodzi nazwa „Galicya“. Na wzgórzu nad miastem wznosi się *ruina zamku* Kazimierza Wielkiego, który w wieku XVII został przerobiony w stylu barokowym. Osobliwością Halicza, podobnie jak Łucka jest sekta *Karaimów,* którzy mają tu własną synagogę.

Z Halicza wiedzie szosa ku południowi grzbietami wyżyn, które ciągną się na zachód od doliny Dniestru.

Następnie mijamy **Stanisławów** (365 klm.), miasto o 70.000 mieszk., stolicę województwa, oraz biskupa grecko-katolickiego. Leży ono wśród stosunkowo pła-

skiej okolicy między Bystrzycą Sołotwińską a Nadwórniańską, w dość dużej odległości od Karpat. Godnych uwagi zabytków nie posiada. Katedra grecko-katolicka przebudowana z kościoła Jezuitów, pozatem kościoły farne łacińskiego i ormiańskiego obrządku. Duży dworzec kolejowy.

Ze Stanisławowa jedziemy ku Karpatom w kierunku południowo-zachodnim, wzdłuż Złotej Bystrzycy. Po drodze mijamy ormiańskie miasteczko *Łysiec*, oraz **Bohorodczany** (383 klm.), miasto powiatowe o 5.000 mieszk., posiadające w cerkwi słynny ikonostas ze Skitu Maniawskiego.

Za Bohorodczanami zbliżamy się do **Karpat**. Przekraczamy stosunkowo niewysoki grzbiet górski dzielący Złotą (Sołotwińską) Bystrzycę od Czarnej (Nadwórniańskiej). Na prawo pozostają kopalnie nafty w *Bitkowie*, pobojowisko pod *Mołotkowem, Starunia* z kopalniami wosku ziemnego i *Skit Maniawski*.

W **Nadwórnej** (405 klm.), mieście powiatowem o 9.000 mieszk. (na przedmieściu Pniów *ruiny zamku* Kuropatwów), przekraczamy Czarną Bystrzycę i wznosimy się znowu na dział wód między Bystrzycą a Prutem, mając na prawo zalesioną stożkowatą górę Strahorę (865 m.), zjeżdżamy wdół, w dolinę Prutu, gdzie wita nas brudne miasteczko **Delatyn** (416 klm.) o 6.000 mieszkańców, posiadające zakład kąpieli solankowych.

Jesteśmy w kraju **Hucułów**, barwnego plemienia górali ruskich, które odznacza się malowniczością stroju, pięknością typów, oryginalnemi obyczajami pasterskiego życia, i dużem uzdolnieniem artystycznem (rzeźby drewniane, wyroby garncarskie, wyroby mosiężne). We wsiach piękne cerkwie drewniane.

Od Delatyna po Worochtę jedziemy **doliną Prutu,** mijając kolejno cały szereg *letnisk,* położonych wzdłuż linji kolejowej. Jesteśmy w sercu *Wschodnich Karpat.* Prut tworzy głęboką dolinę, mając od zachodu pasmo *Gorgan,* od wschodu *Beskidy Huculskie i Czarnohorę.* Okoliczne szczyty wznoszą się ponad doliną od 800 do 1.000 m.

Za Delatynem mijamy kolejno letniska: **Dorę** (421 klm.), **Jaremcze** (424 klm.), największe letnisko Wschodnich Karpat z frekwencją ponad 5.000 gości rocznie (warto zwiedzić wspaniały wiadukt kamienny nad Prutem, po zniszczeniu wojennem odbudowany w r. 1927, położony tuż obok wodospad Prutu, kamień rozbójnika Dobosza obok toru kolejowego i skałę Kratera, twórcy szosy w Jamnie), **Jamnę** (430 klm.), za którą mijamy na lewo wodospad Kapliwiec, **Mikuliczyn** (435 klm.) położony w szerokiej kotlinie, **Podleśniów** (440 klm.) skąd widać szczyt Gorgan Chomiak (1544 m.), **Tatarów** (445 klm.), gdzie porzucamy szosę, która prowadzi na przełęcz Jabłonicką i zbaczamy gminną drogą do ostatniego letniska u stóp Czarnohory **Worochty** (452 klm.), położonej na wysokości 750 m. n. m. Jest to zarazem miejsce klimatyczne dla piersiowo chorych i ważna stacja turystyczna (wycieczki na Czarnohorę i do Żabiego, stolicy Huculszczyzny) oraz narciarska.

Z Worochty wracamy tą samą drogą do **Delatyna** (488 klm.), a stąd zwracamy ku wschodowi północnym brzegiem Prutu przez miasteczko *Łanczyn* (500 klm.), posiadające duże saliny do **Kołomyji** (523 klm.), stolicy Pokucia, niezbyt interesującego miasta powiatowego o 46.000 mieszk. Na rynku *pomnik* poety Fr. Karpińskiego, który się tu urodził. Pod miastem *obelisk* w miejscu, gdzie w r. 1485 hospodar wołoski Stefan Wielki, składał hołd Kazimierzowi Jagiellończykowi.

Z Kołomyji skręcamy ku południowi dawną austrjacką szosą militarną przeprowadzoną grzbietami wzgórz, skąd piękny widok na okolicę. Mijamy miasteczka *Jabłonów i Pistyń,* i zjeżdżamy w dół na nocleg w trzecim dniu raidu, który wypada w miasteczku **Kosów** (556 klm.). Miasteczko malownicze, położone u wylotu doliny rzeki Rybnicy z Karpat, liczy 3.000 mieszk., a słynie z dużych sadów (ciepły klimat). W sąsiedniej wsi Smodna, mieści się w kilku willach znany w całej Polsce *Zakład Leczniczy* dr. Apolinarego Tarnawskiego. Droga, która z Kosowa prowadzi do Żabiego, biegnie przez najbardziej interesujące etnograficznie okolice *Huculszczyzny.*

Czwarty dzień: Kosów — Truskawiec.

Tura raidu w tym dniu prowadzi przez *Pokucie* na prawym brzegu Dniestru, przez najpiękniejsze i najbardziej charakterystyczne okolice *Podola* na lewym brzegu Dniestru, a wreszcie po powrocie znowu na prawy brzeg Dniestru wiedzie *Podkarpaciem.*

Z Kosowa jedziemy w kierunku północno-wschodnim narazie wzdłuż rzeki Rybnicy, później od Zabłotowa po Śniatyń wzdłuż Prutu, a wreszcie działem wód Prutu i Dniestru. Przecinamy w całej szerokości *Pokucie,* mijając niezbyt interesujące miasta **Zabłotów** (18 klm.) o 4.500 m., miasto powiatowe **Śniatyn** (38 klm.) o 14.000 m., położone na granicy rumuńskiej, skąd skręcamy ku północy do **Horodenki** (65 klm.), miasta powiatowego o 12.000 m., które posiada rokokowy kościół i cerkiew, fundowane w XVIII w. przez Mikołaja Potockiego.

10 klm. za Horodenką rozpoczyna się najpiękniejsza partja podróży. Zjeżdżamy wdół w **Jar Dniestru**, głęboko wcięty w wyżynę podolską, przeprawiamy się przez rzekę promem (most w budowie) i jedziemy 2 klm. wzdłuż jaru, bardzo charakterystycznego dla Podola. Nad Dniestrem mijamy miasteczko **Uścieczko** (85 klm.), w sąsiedztwie którego leży w jarze Drużynki **Czerwonogród** (5 klm.), uchodzący za najpiękniej położoną miejscowość polskiego Podola.

Za Uścieczkiem wznosimy się znów na wyżynę i skręcamy ku południowi do **Zaleszczyk** (122 klm.), miasta powiatowego o 6.000 mieszk., malowniczo położonego na półwyspie, oblanym dokoła wodami Dniestru, który w tem miejscu stanowi granicę polsko-rumuńską. Ze względu na ciepły klimat zyskały Zaleszczyki sławę *„Polskiego Meranu“,* a frekwencja letników dochodzi już do 2.000 gości rocznie. W okolicy ogromne *sady morelowe.*

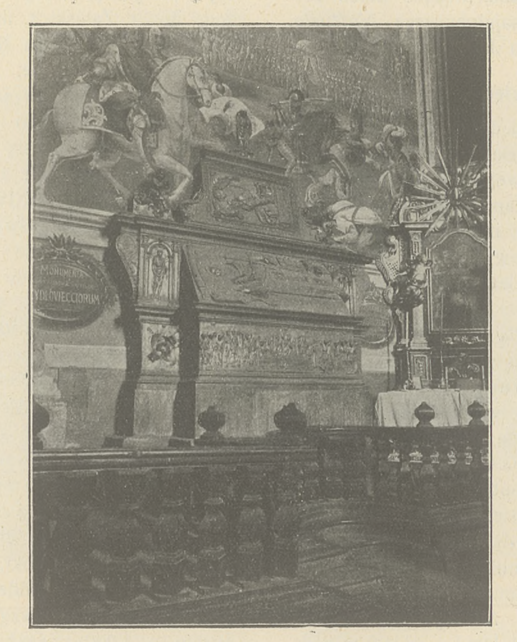
W dalszym ciągu prowadzi tura raidu przez najbardziej charakterystyczne okolice **Podola.** Szosa wznosi się na wyżyny i zniża się w serpentynach do jarów,

położonych sto kilkadziesiąt metrów poniżej poziomu wyżyny. Raz jesteśmy jakgdyby na równinie, drugi raz na dnie jaru, jakgdyby wśród gór. W jarach leżą malownicze wioski ruskie o pięknych chatach i cerkwiach drewnianych, których ludność nosi jeszcze bogato haftowane stroje ludowe.

Między Zaleszczykami a Kasperowcami przejeżdżamy przez bardzo charakterystyczny dla krajobrazu podolskiego wysoki przesmyk, oddzielający jar Dniestru od *jaru Tupy,* skąd zjeżdżamy w serpentynach do **Kasperowiec** (137 klm.), ogromnej wsi, położonej w typowym jarze podolskim u spływu Seretu i Tupy, poczem znów wyjeżdżamy na wyżynę podolską.

Mijamy **Nowosiółkę** (148 klm.) z ruiną t. zw. baszty Wołodyjowskiego, miasteczko **Korolówkę** (155 klm.), o 4.700 mieszk., malowniczo położone na zboczach jaru Niecławy, wieś **Wysuczkę** (161 klm.) ze stojącym na górze zamkiem hr. Czarkowskich - Golejewskich, oraz miasto **Borszczów** (165 klm.) o 6.000 mieszk., stolicę najdalej wysuniętego w kierunku południowo-wschodnim powiatu Podola, wciśniętego klinem między Zbrucz i Dniestr. W jego granicach leżą słynne jaskinie w Krzywczu i Złotym Bilczu, ruiny zamków w Kudryńcach, Skale, Dźwinogrodzie i Krzywczu, a wreszcie głośne w dziejach Okopy Św. Trójcy.

Skręcamy ku północy. Mijamy miasteczko *Jezierzany* i przez *Kolędziany* podążamy w kierunku północnowschodnim, zjeżdżając znowu w jar Seretu, nad którym leży miasto powiatowe **Czortków** (203 klm.), liczące 15.000 mieszk. Ruina pałacu Potockich, stara drewniana cerkiewka, nowy kościół Dominikanów, na przedmieściu Wygnanka ruina zamku z XVII w.



Opatów. Pomnik Szydłowieckiego w kolegjacie.
Fot. A. Janowski.

Wznosimy się znowu na wyżynę podolską i jedziemy na znacznej przestrzeni przez południową, obecnie już zaoraną, część stepu *Pantalicha,* którego część północną poznaliśmy już poprzednio. Po 30 klm. podróży przekraczamy jar niewielkiej rzeczki Olchowca, wznosimy się znowu na górę, i zjeżdżamy w dół w jar Strypy, na zboczach którego rozłożył się malowniczo **Buczacz** (242 klm.), miasto powiatowe o 13.000 mieszk. W XVIII w. był rezydencją słynnego z dziwactw Mikołaja Potockiego, starosty Kaniowskiego. Odnowił on tutejszy *zamek,* obecnie w ruinie pozostający, oraz zbudował szereg pięknych budowli rokokowych, jak *ratusz,* kościół farny (1763 r.), cerkiew Bazyljanów (1770 r.), cerkiew Św. Pokrowy. Cerkiew Św. Mikołaja z r. 1610. *Lipa Mahometa IV,* pod którą w r. 1672 zawarto pokój Buczacki, którym odstąpiono Turcji Kamieniec Podolski. Na górze Fedor *ruiny monasteru,* w Podzameczku ruiny zamku Buczackich. Jest tu też *fabryka kilimów* i makat buczackich hr. Potockiego.

Wznosimy się znowu w górę i po kilkunastu kilometrach zjeżdżamy w jar Koropca, gdzie leżą **Monasterzyska** (259 klm.), miasteczko o 5.000 mieszk., z ogromną fabryką tytoniu.

Dalej jedziemy silnie sfalowaną okolicą wzdłuż toru kolejowego, a pod miasteczkiem **Niżniowem** (278 klm.) o 5.000 mieszk., przekraczamy znowu po długim moście rzekę *Dniestr,* której jar w tem miejscu nie jest tak piękny, jak pod Uścieczkiem.

Opuszczamy Podole i przecinamy północne krańce Pokucia, mijając rozrzucone na znacznej przestrzeni miasteczko **Tyśmienicę** (297 klm.) o 11.000 mieszk., niegdyś jedną z głównych osad ormiańskich w Polsce.

Dalej mijamy **Stanisławów** (307 klm.), gdzie krzyżujemy się z drogą, zrobioną w dniu poprzednim, i podążamy w kierunku północno - wschodnim wzgórzami *Podkarpacia,* mając na południe w oddali majaczące na widnokręgu pasmo Gorgan w Karpatach Wschodnich, a na północ dolinę Dniestru. Pod *Wistową* przekraczamy rzekę Łomnicę.

Dalej mijamy **Kałusz** (338 klm.), miasto powiatowe o 9,000 mieszk., słynne z kopalni kolorowych soli (w roku 1924 wydobyto 84.000 tonn, 800 robotników), wieś *Pójło* (343 klm.) z prześliczną drewnianą cerkwią rokokową z XVIII w., *Broszniów* (353 klm.) z ogromnym tartakiem, *Krechowice* (356 klm.), głośne pobojowisko z roku 1917 (Krechowieccy ułani), miasto powiatowe **Dolinę** (368 klm.) o 10.000 mieszk. z salinami.

Po przekroczeniu rzeki Świecy, mijamy na wzgórzu *Hoszów,* ze stojącą na górze cerkwią Bazyljanów, która jest największem unickiem miejscem odpustowem w Polsce, a dalej miasteczko **Bolechów** (386 klm.) o 7.000 mieszk. z salinami. Stąd skierowujemy się wprost ku północy przez *Morszyn* (396 klm.), mały zakład kąpielowy o wodach gorzkich (Zdrój Bonifacego), z ładną cerkwią drewnianą, do **Stryja** (408 klm.), miasta powiatowego o 33.000 mieszk., położonego wśród obszernej równiny nad rzeką tej nazwy.

Karpaty pozostają wciąż w dość znacznej odległości na południe. Za Stryjem zbliżamy się do *Naftowego Zagłębia Borysławskiego,* u wstępu do którego

leży **Drohobycz** (436 klm.), miasto powiatowe o 40.000 mieszk., centrum przemysłu naftowego w Polsce. Koło dworca ogromna państwowa *rafinerja nafty,* zatrudniająca 800 robotników, z produkcją roczną 30,000 cystern nafty i benzyny. Na rynku gotycki *kościół* parafjalny z r. 1362, fundacji Jagiełły. Osobliwością Drohobycza są trzy cerkwie drewniane, z których *cerkiew św. Jura* z r. 1691 uchodzi za najpiękniejszą cerkiew drewnianą w Polsce.

Z Drohobycza podążamy w kierunku południowym i przez *Stebnik,* wieś z salinami, dużymi zbiornikami ropy i kopalniami kolorowych soli, podążamy na noc do **Truskawca** (450 klm.). Jest to największy *zakład kąpielowy* południowo-wschodniej Polski, którego frekwencja dochodzi do 8.000 gości rocznie. Osiem źródeł mineralnych, a z nich najgłośniejsza *Naftusia.* Zakład należy do p. Rajmunda Jarosza.

Piąty dzień: Truskawiec — Krynica.

Tura w tym dniu prowadzi częściowo przez Podkarpacie, a częściowo przez Beskid Środkowy. Geograficznie jesteśmy do Ustjanowej w dorzeczu Dniestru, dalej w dorzeczu Wisły. Do Sanoka przeważa ludność ruska, dalej polska. Po drodze mijamy liczne kopalnie nafty i kilka zakładów kąpielowych.

W sąsiedztwie Truskawca leżą **Borysław — Tustanowice** (7 klm.), mające razem 30.000 mieszk., słynne z największych *kopalń nafty* w Polsce. Dno doliny, łożyska potoków i zbocza wzgórz okolicznych pokryte są setkami szybów naftowych, czynnych dniem i nocą, a zapach ropy unosi się w powietrzu. W r. 1924 *produkcja* sąsiadujących z sobą Borysławia, Tustanowic i Mraźnicy wynosiła 520.000 tonn ropy, tj. 80% produkcji całego państwa. Osobliwością jest tutejszy *dworzec kolejowy,* pokryty siecią rurociągów naftowych. Same miejscowości bardzo brudne i zaniedbane.

Mijamy po raz drugi **Drohobycz** (19 klm.), a dalsza droga prowadzi nas w kierunku północno-zachodnim wzgórzami Podkarpacia. Mijamy położone nad Dniestrem miasto **Sambor** (54 klm.) o 22.000 mieszk., jedziemy przez czas pewien doliną Dniestru do **Starego Sambora** (75 klm.), gdzie ją porzucamy.

Odtąd, aż do Krynicy prowadzi droga przez **Beskidy Środkowe**, przyczem kolejno jedziemy grzbietami wzgórz, dolinami rzek, lub niewielkiemi równinami wśród gór. Mijamy *Starą Sól* i **Chyrów** (87 klm.), miasteczko o 3.400 mieszk. z dominującem na wzgórzu ogromnem gimnazjum O.O. Jezuitów. Stąd jedziemy dalej piękną doliną rzeki *Strwiąża,* dopływu Dniestru, mijając w niej *Krościenko* (103 klm.) i **Ustrzyki Dolne** (115 klm.), miasteczko o 4.500 mieszkańców z kopalniami nafty.

Pod wsią *Ustjanową* (119 klm.), osiągamy europejski dział wód, i zjeżdżamy w dół w dorzecze rzeki *Sanu,* nad którym leży **Lisko** (139 klm.), miasto powiatowe o 5.000 mieszk. Pałac hr. Krasickich ze zbiorami sztuki. Na wschód od miasta przy gościńcu otoczony legendami „Kamień pod Liskiem".

Stąd przez miasteczko *Zagórz* z ruiną kościoła Karmelitów (grób Nieczui) podążamy do **Sanoka** (155 klm.), miasta powiatowego o 10.000 mieszk., z dużą fabryką wagonów kolejowych.

Za Sanokiem porzucamy dolinę Sanu i wjeżdżamy w z lekka sfalowaną urodzajną okolicę, zwaną *Podolem Sanockiem,* które się ciągnie aż po Jasło. W *Besku* przekraczamy rzekę *Wisłok,* a dalej ukazuje się na górze miasteczko **Rymanów** (182 klm.), skąd zbaczamy 4 klm. na południe dla zwiedzenia położonego wśród zalesionych wzgórz w dolinie rzeki Taby *zakładu kąpielowego* w Rymanowie.

Wracamy do miasta Rymanowa, i jedziemy dalej szosą podkarpacką, z której jednak wkrótce potem zbaczamy znowu na południe, aby zwiedzić zakład kąpielowy w **Iwoniczu** (201 klm.). Obydwa te zakłady, z których pierwszy należy do hr. Jana Potockiego, drugi do hr. Załuskich, mają wody jodowo-bromowe. Frekwencja Rymanowa dochodzi do 2.000, Iwonicza do 6.000 gości rocznie.

W centrum Podola sanockiego leży **Krosno** (217 klm.), schludne miasto powiatowe o 6.000 mieszk. W rynku zachowały się charakterystyczne *podsienia,* ponadto na zwiedzenie zasługują: pełen zabytków gotycki *kościół farny* z XIV w., barokowy *kościół Franciszkanów* z kaplicą Oświęcimów i *kościół Kapucynów.* 6 klm. na północ, na wzgórzu najeżonem skałami wznoszą się legendami otoczone ruiny zamczyska *Odrzykoń.*

Krosno leży w okolicy bogatej w *kopalnie nafty i gazu ziemnego.* Największe kopalnie znajdują się na zachód w *Potoku* (15.000 tonn rocznie), zaś gazu ziemnego w niedalekiej *Męcince,* której szyby dawały w r. 1924 13.200 mtr.^{3} gazu na minutę.

Położone nad Wisłoką **Jasło** (242 klm.), miasto powiatowe o 10.000 mieszk., jest ważnem centrum przemysłu naftowego z rafinerją nafty.

Odtąd przez czas dłuższy jedziemy doliną rzeki *Ropy,* dopływu Wisłoki, której nazwa pochodzi od licznych w okolicy źródeł ropy naftowej. W malowniczem położeniu na wzgórzu leży **Biecz** (262 klm.), miasto o 4.000 mieszk., posiadające bardzo piękny gotycki *kościół* z XIV w., pełen zabytków sztuki, resztki murów z basztą, *ratusz* z wieżą wysoką na 50 m. i dom rodzinny historyka Kromera, biskupa warmińskiego.

Nad Ropą leżą również **Gorlice** (274 klm.), miasto powiatowe o 7.000 mieszk., odbudowane po zniszczeniu wojennem. 2-go maja 1915 r. przerwali tu Austrjacy i Niemcy front rosyjski, a zwłoki tysięcy poległych spoczywają na dużym *cmentarzu wojennym.* W okolicy liczne *kopalnie nafty* i rafinerje, w *Zagórzanach* pałac hr. Skrzyńskich.

W **Szymbarku** (281 klm.) zwraca uwagę zameczek renesansowy z XVI w. Mijamy dział wód i zjeżdżamy w dolinę rzeki Białej, nad którą leży **Grybów** (292 klm.), miasto powiatowe o 3.000 mieszk. z drewnianym kościołem z r. 1455.

Stąd wracamy ku południowi, i mijając cały szereg biednych ruskich wiosek, zamieszkałych przez plemię *„Łemków"*, w których widzimy piękne i oryginalne cerkwie drewniane, osiągamy na nocleg **Krynicę**

(327 klm.). Największy to zakład kąpielowy w Polsce z frekwencją dochodzącą do 30.000 gości rocznie, w zimie ożywiona stacja sportów zimowych. Miejscowość jest tak powszechnie w Polsce znaną, że uważam za zbyteczne poświęcenie jej chociażby krótkiego opisu. Zresztą uczestnicy raidu spędzą w Krynicy cały dzień odpoczynku, w czasie którego będą mogli zapoznać się dokładnie z zakładem kąpielowym. Zwracam uwagę na nowe łazienki (1926) i nową dzielnicę przy szosie do Tylicza.

Siódmy dzień: Krynica — Busk.

Tura dnia tego prowadzi przez najpiękniejszą okolicę Beskidów Zachodnich, przyczem po kolei mijamy pasma Beskidów Sądeckich (po Sącz), Gorców (po Jordanów) i Małych Beskidów (po Andrychów), następnie przejeżdżamy dolinę Wisły, skrawek Śląska, Zagłębie Węglowe i skierowujemy się ku wschodowi południową częścią Wyżyny Małopolskiej. Krajobrazowo naturalnie jest bardziej interesującą pierwsza połowa tury, prowadząca przez Karpaty. Przez cały dzień znajdujemy się na terenie historycznej Małopolski, przeważnie w granicach b. województwa Krakowskiego, a dopiero od Pińczowa wkraczamy na teren dawnego woj. Sandomierskiego.

Sandomierz — ratusz. Fot. H. Poddębski.

Z Krynicy jedziemy w kierunku północno-zachodnim, wśród niewysokich wzgórz doliną rzeki Kamienicy, która stanowi granicę Beskidów Środkowych i *Beskidów Sądeckich.* Następnie mijamy **Nowy Sącz** (35 klm.), miasto powiatowe o 28.000 mieszk., położone na obszernej kotlinie nad Dunajcem. Posiada ono duże warsztaty kolejowe i ruinę zamku Kazimierza Wielkiego. W dnie pogodne widać w oddali szczyty Tatr.

W dalszym ciągu jedziemy przez pasmo **Gorców,** a gościniec wznosi się kilkakrotnie na działy wód poszczególnych dopływów Dunajca. Mijamy **Limanowę** (59 klm.), miasto powiatowe o 2.000 mieszk., z dużą rafinerją nafty i obeliskiem na pobojowisku austrjacko-rosyjskiem z grudnia 1914 r., miasteczko **Tymbark,** za którym szosa wznosi się w górę na przełęcz między bardzo charakterystycznemi dla Gorców stożkowatemi szczytami Śnieżnicy (1006 m.) i Cwilina (1080 m.). Zjeżdżamy stąd w dół w dolinę Raby, gdzie mijamy miasteczko **Mszanę Dolną** (88 klm.), wzrastające jako letnisko (na południe najwyższy szczyt Gorców Turbacz 1311 m.), a dalej **Rabkę** (103 klm.), pozostający cokolwiek na lewo od szosy największy w Polsce zakład kąpielowy o wodach jodowo-bromowych, z frekwencją 10.000 gości rocznie (właściciel dr. Juljusz Kaden).

Za Rabką wznosimy się na niewysokie wzgórza, oddzielające dolinę Skawy od doliny Raby. Nad okolicznemi górami dominuje na zachodzie *Babia Góra* (1725 m.), najwyższy szczyt Zachodnich Beskidów.

W dolinie Skawy mijamy kolejno miasteczka **Jordanów** (113 klm.) o 1.500 mieszk., **Maków** (130 klm.) o 4.000 mieszk., miasto powiatowe, oraz **Suchę** (135 klm.), miasteczko o 4.000 mieszk., z renesansowym pałacem Branickich z XVI w., ważny węzeł kolejowy.

Kolejno wznosimy się na dział wód między Skałą a Sołą, a szosa wiedzie po wzgórzach stosunkowo niewysokiego pasma **Małych Beskidów.** Za wsią *Łękawicą* (163 kilom.), nie dojeżdżając do Żywca, skręcamy ku północy, i obecnie zaczyna się najpiękniejsza partja podróży w tym dniu. Podążamy w serpentynach wśród lasu na przełęcz **Kocierz** (718 m. n. m.), położoną w głównym grzbiecie Małych Beskidów, skąd zjeżdżamy w dół na Podkarpacie. Na Kocierzu ma się odbyć górska próba szybkości. Szosa przez Kocierz należy do najpiękniejszych odcinków polskich dróg górskich.

U stóp Małych Beskidów leży miasteczko **Andrychów** (188 klm.) o 4.500 mieszk., skąd skręcamy na zachód do **Kęt** (197 klm.), miasteczka o 6.000 mieszk., znanego jako miejsce rodzinne św. Jana Kantego. Leży ono nad Sołą. Stąd skręcamy ku północy wzdłuż Soły, i mijamy **Oświęcim** (216 klm.), miasto powiatowe o 10.000 mieszk., niegdyś stolica księstwa piastowskiego. Ich zamek odrestaurowany mieści starostwo. Gotycki kościół Salezjanów.

W Oświęcimiu przekraczamy Sołę, a 3 klm. dalej Wisłę, i wzdłuż Przemszy podążamy dalej ku północy, skrawkiem zachodnim *Górnego Śląska.* Przed Mysłowicami mijamy u spławu Białej i Czarnej Przemszy dawny t. zw. *Kąt Trzech Cesarzów,* gdzie w epoce porozbiorowej stykały się granice Rosji, Austrji i Niemiec. Po stronie śląskiej stoi tu wysoka wieża, zbudowana przez Niemców na cześć Bismarka.

Mysłowice (240 klm.), miasto o 16.000 mieszk., posiada duże kopalnie węgla.

Opuszczamy tu Śląsk, i przez most na Czarnej Przemszy przejeżdżamy na teren **Dąbrowskiego Zagłębia Węglowego.** Kolejno mijamy duże, ale brudne i brzydko zabudowane miejscowości fabryczne **Sosnowiec** (246 klm.), miasto o 110.000 mieszk., **Będzin** (252 klm.), miasto powiatowe o 60.000 mieszk. z ruiną zamku z XIV w. i **Dąbrowę Górniczą** (258 klm.), osadę fabryczną o 25.000 mieszk., gdzie w r. 1796 została założona najstarsza w Zagłębiu kopalnia „Reden".

Stąd zwracamy ku wschodowi. W *Strzemieszycach* porzucamy Zagłębie Węglowe i wkraczamy w pagórkowatą, piaszczystą, bogatą w lasy i wapienne skały okolicę *Jury Krakowskiej.* Mijamy **Sławków** (275 klm.), miasteczko o 5.000 mieszk. zabudowane staroświeckimi domami, **Bolesław** (278 klm.), osadę górniczą o 7.000 mieszk. z dużą kopalnią galmanu i oryginalną odkrywką geologiczną (na północ pozostaje t. zw. *Pustynia Błędowska,* zwana Polską Saharą), a wreszcie **Olkusz** (286 kilom.), miasto powiatowe o 8.000 mieszk., słynne niegdyś z kopalń srebra. Piękny gotycki kościół farny, fundacji kr. Kazimierza Wielkiego.

W dalszym ciągu mijamy położone na skale ruiny zamku **Rabsztyn** (290 klm.), niegdyś Tęczyńskich.



Warszawa. Pomnik ks. Józefa Poniatowskiego na placu Saskim.
Fot. H. Poddębski.

W **Wolbromiu** (305 klm.), miasteczku o 6.500 mieszk., osiągamy na poziomie około 400 m. grzbiet Jury Krakowskiej. Wzgórza zmniejszają się, jesteśmy jednak wciąż w dalszym ciągu w pagórkowatej okolicy Wyżyny Małopolskiej. Następuje **Miechów** (326 klm.), miasto powiatowe o 7.000 mieszk. z piękną Bazyliką Bożogrobców, przebudowaną w XVIII w. w stylu rokokowym. Pomnik na rynku przypomina bitwę pod Miechowem z 17 lutego 1863 r.

Stąd zwracamy w kierunku północno-wschodnim, a szosa biegnie przez zalesione wzgórza. Leży wśród nich miasteczko **Książ Wielki** (341 klm.) o 2.600 mieszk. z zamkiem margrabiego Aleksandra Wielopolskiego, który jest pochowany w kaplicy zamkowej, i gotyckim kościołem z XIV w.

Wodzisław (350 klm.), miasteczko o 5.000 mieszk. z pałacem hr. Lanckorońskich i kościołem barokowym.

Jędrzejów (367 klm.), miasto powiatowe o 7.000 mieszk., posiada okazały kościół, niegdyś Cystersów, barok z początku XVIII w. z pięknemi organami. Grobowiec bł. Wincentego Kadłubka. W mieście gotycki kościół farny z XV w.

Zwracamy ku południowemu wschodowi i mijamy **Pińczów,** miasto powiatowe o 10.000 mieszkańców, ładnie położone na wzgórzu nad Nidą. Ma ono kilka kościołów i okazałą synagogę. W XVI w. był Pińczów jednym z głównych gniazd inowierców w Polsce.

Na nocleg zdążamy do **Buska** (415 klm.). Jest to niewielkie miasto powiatowe o 3.000 mieszk., stolica powiatu Stopnickiego. O 2 klm. na południe od tego miasteczka, połączony z nim piękną aleją, leży *Zakład kąpielowy* (własność rządu), położony w dużym parku wśród niziny. Źródła siarczane, frekwencja — 3.000 gości rocznie.

Ósmy dzień: Busk — Warszawa.

Aż do rzeki Pilicy jesteśmy na terenie historycznej *Małopolski,* w granicach dawnego województwa Sandomierskiego, a obecnie wojew. Kieleckiego. Przecinamy wschodnią część Wyżyny Małopolskiej, następnie jedziemy u podnóża Gór Świętokrzyskich, wreszcie przez duże Koneckie lasy. Za Pilicą wkraczamy na teren historycznego *Mazowsza,* gdzie płaska okolica staje się mniej interesującą.

Za Buskiem mijamy położone wśród pagórkowatej okolicy miasto **Stopnicę** (17 klm.), o 5.600 mieszk., z dwoma kościołami, i pozbawiony zabytków **Staszów** (40 klm.), miasto o 10.000 mieszk.

3 klm. na wschód od **Iwanisk** (60 klm.), miasteczka o 3.600 mieszk., leżą we wsi *Ujazd,* imponujące zarówno ogromem, jak i artyzmem ruiny barokowego zamku *Krzyżtopór,* który należy do największych osobliwości turystycznych Polski.

Opatów (72 klm.), miasto powiatowe o 8.000 mieszk., posiada okazałą romańską *kolegjatę,* niegdyś Templarjuszów z XIII w., której ozdobą jest renesansowy grobowiec kanclerza Krzysztofa Szydłowieckiego († 1532), jeden z najpiękniejszych w Polsce. Obok kolegjaty „Brama Warszawska".

Stąd skierowujemy się w stronę południowo-wschodnią ku Wiśle, na lewym brzegu której leży malowniczo na skraju wyżyny **Sandomierz** (103 klm.), jedno z najstarszych miast w Polsce, niegdyś stolica księstwa, później województwa, obecnie miasto powiatowe o 8.000 mieszk. i stolica biskupów. Sandomierz należy do bogatszych w zabytki miast w Polsce. Do cen-



SAMOCHODY

sześciocylindrowe

„STEYR“

WARSZAWA
ul. Krakowskie Przedmieście 66. Tel. 38-64.

BIELSK
Kazimierza Wielkiego № 8. Telefon 14-78.

KRAKÓW
Plac Groble № 4. Telefon № 336.

LWÓW
ul. Akademicka № 23. Telefon № 55.

POZNAŃ, Dakła. — **KATOWICE.**

WSZYSTKIE CZĘŚCI ZAPASOWE
STALE NA SKŁADZIE

FABRYCZNE WARSZTATY REMONTOWE W KRAJU

- - - NOWE MODELE 1928 ROKU - - -

niejszych należą: gotycka *katedra* z XIV w., renesansowy *ratusz* z XVI w. na rynku, gotycka *Brama Opatowska,* pozostała po dawnych murach, *zamek,* przerobiony na więzienie, podominikański *kościół św. Jakóba,* zbudowany w początkach XIII w. z cegły w stylu romańskim, gotycki *dom Długosza* z XV w., kolegjum pojezuickie, barokowe kościoły Benedyktynek i Reformatów itd.

Dalej jedziemy w kierunku północno-zachodnim wzdłuż Wisły do położonego również na lewym brzegu Wisły **Zawichostu** (121 klm.), miasta o 6.000 m. Kościoły farny i pofranciszkański, stare, ale przebudowane, stara synagoga.

Zwracamy znowu w kierunku północno-zachodnim, i kierunku tego trzymamy się już mniej więcej aż do Warszawy.

Ćmielów (151 klm.), miasteczko o 3.500 mieszk., z niewielkiemi ruinami zamku Szydłowieckich, posiada *fabrykę porcelany,* zatrudniającą 300 robotników. Powstała ona w r. 1842.

Odtąd jedziemy przez czas dłuższy doliną rzeki Kamiennej, na zachodzie widnieją w dali *Świętokrzyskie Góry.* Mijamy **Ostrowiec** (161 klm.), osadę fabryczną o 25.000 mieszk., z największemi w tej okolicy *hutami żelaznemi.* Okolica obfituje wogóle w kopalnie rudy żelaznej, której pokłady ciągną się od Ostrowca do Orońska.

W dalszym ciągu jedziemy przez **Wierzbnik** (190 klm.), miasto powiatowe o 5.000 mieszk. Na przedmieściu *Starachowice,* duże huty żelazne.

Wąchock (196 klm.), miasteczko o 3.000 mieszk., zachowało romański kościół, niegdyś Cystersów, z około r. 1340 i kapitularz romański w dawnym klasztorze. Okolica bogata w lasy sosnowe, porastające na piaszczystym terenie.

W **Bzinie** (208 klm.) krzyżujemy się z torem kolei Kielce—Warszawa, a dalej wkraczamy w pagórkowatą i silnie zalesioną okolicę *Koneckich lasów.* Leży wśród nich miasteczko **Odrowąż** (224 klm.), skąd pochodził Św. Jacek Odrowąż, oraz zakład hydropatyczny **Czarniecka Góra** (232 klm.), mieszczący się w kilku willach wśród lasu.

Końskie (244 klm.), miasto powiatowe o 9.000 mieszk., zachowało pałac z drugiej połowy XVIII w. założony przez marszałka Małachowskiego, wśród ogromnego parku, kościół gotycki z XV w. i piękną drewnianą synagogę z XVIII w.

Stąd zwracamy ku północy. Najbliższem miasteczkiem jest **Drzewica** (274 klm.) z gotyckim kościołem z XV w. i okazałemi ruinami zamku Drzewickich, również z XV w.

Na moście na rzece *Pilicy* przekraczamy granicę historycznej Małopolski i Mazowsza. Na wzgórzu, na lewym brzegu rzeki, leży **Nowe Miasto** (294 klm.), miasteczko o 5.000 mieszk., z kościołem Kapucynów z r. 1762. W okolicy liczne cmentarze wojenne.

W dalszej podróży mijamy **Grójec** (328 klm.), miasteczko powiatowe o 9.000 mieszk., z kościołem gotyckim z XV w., miejsce rodzinne ks. Piotra Skargi; miasteczko *Tarczyn,* **Raszyn** (363 klm.) z pobojowiskiem z r. 1809 i pamiątkową figurą w miejscu śmierci Cyprjana Godebskiego, i wreszcie, po ośmiu dniach podróży, przez Ochotę i Aleje Jerozolimskie wracamy z powrotem do **Warszawy** (372 klm.).

Dr. Mieczysław Orłowicz.

Międzynarodowy Raid Motocyklowy

MIĘDZYNARODOWY raid motocyklowy, organizowany przez Ogólnoniemiecki Automobilklub (A. D. A. C.), przechodził na dłuższej przestrzeni przez terytorjum polskie. Po raz pierwszy zagraniczni motocykliści przekroczyli granicę polską w dniu 28 marca, udając się do Gdańska przez korytarz pomorski. Następnie, po jednodniowym odpoczynku w Gdańsku, odbył się etap do Wrocławia, szlakiem przez Tczew, Gniew, Bydgoszcz, Poznań i Rawicz. Z Wrocławia raid przejechał do Krakowa przez Zabrze, Tychy, Bieruń, Zator i Skawinę. Nakoniec w dniu 1 kwietnia uczestnicy konkursu opuścili Polskę, przekraczając w Chyżnem granicę czeską w drodze do Budapesztu.



Na punkcie kontrolnym w Bydgoszczy.
Własne zdjęcie red. „Auto".

Organizacją trasy raidowej przez Polskę zajęły się nasze Kluby i Związki samochodowe i motocyklowe na prośbę Klubu niemieckiego. Szlak raidu podzielony został na odcinki, przyczem odcinek Gdańsk — Bydgoszcz zorganizował p. major Koszko przy współudziale Klubów motocyklowych z Bydgoszczy i Grudziądza, odcinek Bydgoszcz — Poznań zorganizował p. Głowiński przy współudziale Automobilklubu Wielkopolski i Wielkopolskiego Klubu Motocyklistów, drogę przez Śląsk zorganizował p. Szydelski przy współudziale Śląskiego Klubu Automobilowego i Sekcji motocyklowej Akadem. Związku Sportowego w Cieszynie, a nakoniec organizacją ostatniego odcinka trasy aż do granicy czeskiej zajął się Krakowski Klub

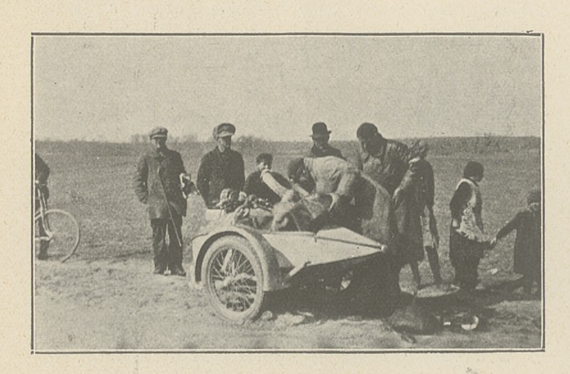
Automobilowy pod kierownictwem Prezesa Komisji Sportowej p. W. Rippera.

W Bydgoszczy, Poznaniu i Krakowie funkcjonowały punkty kontrolne, notujące czas przejazdu poszczególnych motocyklistów. Były one urządzone przy wybitnej współpracy wojskowych dyonów samochodowych. W Krakowie wypadł punkt etapowy raidu, to też uczestnicy konkursu rozlokowani zostali na noc w kilku hotelach, a maszyny pomieszczono w krytej ujeżdżalni przy ulicy Zwierzynieckiej.

Związku Motocyklowego i por. Wallmodenem, redaktorem „Przeglądu Sam. i Mot.", na polskim samochodzie C. W. S., prowadzonym przez inż. Mrajskiego.

Jako przedstawiciel redakcji „Auto" towarzyszyłem raidowi niemal na całej jego drodze przez Polskę, bo od Gdańska aż do granicy czeskiej, jadąc z p. Tadeuszem Koziańskim na małym samochodzie Tatra.

Stwierdzić muszę, że raid był niezmiernie interesujący, głównie ze względu na ogromną ilość współzawodników, która stwarzała atmosferę „wielkiego



Jeden z konkurentów na drodze do Poznania.



Na rogatce mogilańskiej w Krakowie.

Własne zdjęcia red. „Auto"

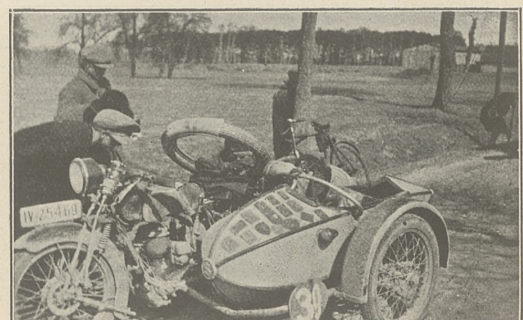
Całokształt organizacji trasy raidowej przez Polskę wypadł znakomicie, co podkreślali zarówno uczestnicy konkursu, jak i cała prasa niemiecka. Zawdzięczać to należy w ogromnej mierze poparciu, jakie Rząd udzielił

sportu", nigdy dotychczas w Polsce nie spotykaną w żadnych zawodach samochodowych czy motocyklowych.

Dużą atrakcję raidu stanowiło uczestnictwo sław-



Znany motocyklista Paetzold, jeden z triumfatorów Raidu.



Defekt gumowy na drodze.

Własne zdjęcia red. „Auto".

tej imprezie. W szczególności duże zainteresowanie raidem okazało Min. Spraw Zagranicznych, które nietylko udzieliło zezwolenia na przejazd raidu przez Polskę i poczyniło wszelkie ułatwienia na granicach, ale także wysłało na raid swego przedstawiciela. Również Ministerstwo Spraw Wewnętrznych odniosło się do raidu bardzo życzliwie, wydając polecenie, aby policja i służba drogowa wskazywały motocyklistom kierunek jazdy.

Delegat Min. Spraw Zagranicznych, p. Hulanicki, jechał z raidem od Bydgoszczy do Krakowa wespół z p. Modzelewskim, kapitanem sportowym Polskiego

nych asów sportu motocyklowego, jak Friedrich, Gerlach, Soenius, Rüttchen, Winkler, Paetzold i dzielna Hanni Koehler. Dla zapalonych motocyklistów raid był ciekawym również i z tej przyczyny, że uczestniczyły w nim interesujące maszyny, przeważnie nieznanych w Polsce marek. Z ciekawych konstrukcji wymienić muszę czterocylindrowe motocykle Windhoff i Indian-Ace, oraz maszynę Neander, posiadającą aluminjową ramę. Doskonałą kondycją zwracały na siebie uwagę motocykle Zündapp, D. K. W. i U. T.

Raid był niesłychanie trudny i męczący, zarówno skutkiem ogromnej długości etapów, z których naj-

krótszy miał 260, a najdłuższy 550 klm., jak i skutkiem bardzo wczesnych startów. W niektóre dnie raidowe motocykliści startowali po ciemku, o drugiej lub trzeciej w nocy. W tak ciężkich warunkach tylko niezmiernie wytrzymali i wprawni jeźdzcy mogli ukończyć całą drogę, wynoszącą przeszło 3.500 klm.

To też z liczby 132 motocyklistów, którzy w dniu 25 marca wystartowali z Kolonji, do celu w Dreźnie dotarło 3 kwietnia tylko 72, w czem 56 bez punktów karnych. 60 jeźdzców, a więc blisko połowa startujących, odpadła po drodze, przyczem nie obeszło się bez wypadków. Na drugim etapie, koło Osnabrück, motocyklista Huttenlocher uległ tak poważnej katastrofie, że zmarł wkrótce potem w szpitalu. Ten sam los podzielił znany jeździec niemiecki Kolmsperger, który miał wypadek na drodze do Budapesztu i także umarł w spitalu. Kilka wypadków wydarzyło się również w Polsce, na szczęście bez poważniejszych następstw.



Bez punktów karnych doszło do celu 6 motocykli Zündapp, 4 D. K. W., 3 Victoria, 3 U. T., 3 Indian, 3 Standard, 3 B. M. W., 3 D-Rad, 2 F. N., 2 Wanderer, 2 N. S. U., 2 Sarolea, 2 Elite Diamant i po jednym marek: Rudge Whitworth, Sunbeam, Phelon Moore, Esch Rekord, Ernst Mag, Ardie, Neander, Triumph, B. S. A., Imperia, Baier, S. G., Ariel, Goericke, Horex, Mabeco i Harley Davidson.

Marjan Krynicki.

Powstanie Klubu Łódzkiego i jego działalność

BYŁO to w roku 1926 w miesiącu październiku, kiedy grono sportsmenów, zamiłowanych w sporcie samochodowym, zaczęło myśleć o zorganizowaniu Klubu Automobilistów na terenie m. Łodzi. Dowodem, w jak szybkiem tempie szły prace organizacyjne, było zatwierdzenie statutu przez Urząd Wojewódzki w Łodzi już w dniu 7 lutego 1927 roku. Po miesiącu czasu, t. j. w dniu 22 marca tegoż roku zwołano Walne Zgromadzenie w celu wybrania Zarządu, rezultatem czego przeszli większością głosów pp.:

1) P. Scheibler K. W.
2) „ Leonhardt Fr.
3) „ Dr. Grohman.
4) „ Schwarcszulc E.
5) „ Sułocki Tadeusz.
6) „ Tesche Edmund.
7) „ Emde Karol.
8) „ Steinert Karol.
9) „ Benich Karol.
10) „ Kinderman Juljusz.
11) „ Schweikert Robert jr.
12) „ Schreer Juljusz.
13) „ Czylingarian Michał.
14) „ Posselt Ernest.
15) „ Hadrian Emil,

gdzie z pośród grona wybranych, został powołany jednogłośnie na pierwszego Prezesa Klubu P. Karol W. Scheibler, oraz na Vice-Prezesów pp. Leonhardt Fr., Sułocki Tadeusz, Steinert Karol.

Po ukonstytuowaniu się Zarządu — niezwłocznie zabrano się do dalszej pracy nad rozwojem automobilizmu na terenie Województwa Łódzkiego.

Tymczasem już w m. kwietniu Automobilklub Polski, zainteresowany powstaniem nowej placówki automobilowej, zainicjował urządzenie imprezy sportowej na terenie łódzkim. Celem porozumienia się dla urządzenia powyższej imprezy odbył się w dniu 8 kwietnia 1927 roku Zjazd Delegatów A. P. i Ł. A. K. w Łowiczu, na którym postanowiono urządzić w maju wyścigi szosowe pod Łodzią.

Wśród niesprzyjających warunków atmosferycznych, pod ulewnym deszczem, zwiedzono wspólnie ewentualne tereny wyścigu i po dłuższych debatach zgodzono się na projekt p. dyrektora Rappego — członka Komitetu A. P., oraz kierownika Robót Publ. w Łodzi p. Stawiskiego, aby urządzić bieg na szosie między Konstantynowem i Budami.

Szybkie tempo, nadane od początku powstania Ł. A. K. udzieliło się też i urządzeniu tych wyścigów — i faktycznie przy pomocy Władz, oraz gorącej pracy członków młodego Klubu, zorganizowanych z Komisją Sportową pod przewodnictwem p. inż. K. Kauczyńskiego, odbyły się wyścigi w dniu 15 maja 1927 roku. Nad rezultatami sportowemi, znanemi ze sprawozdań,



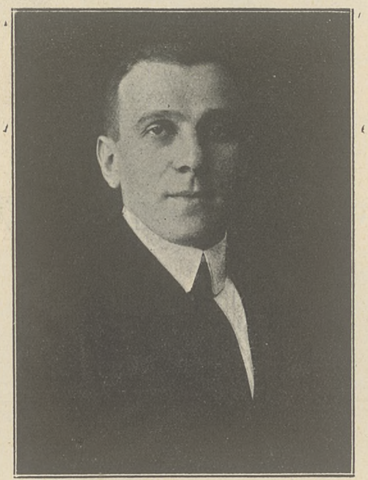
P. Karol Wilhelm Scheibler, prezes Ł. A. K.



P. Tadeusz Sułocki, vice-prezes Ł. A. K.



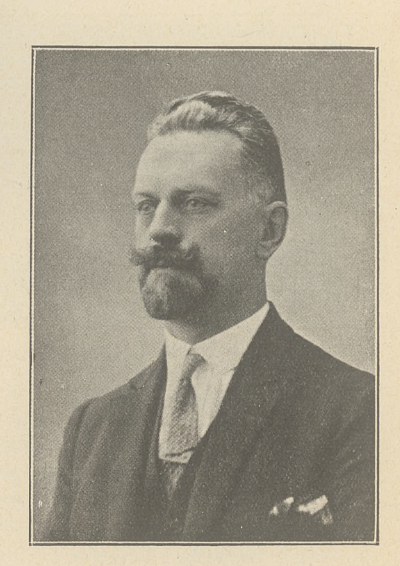
P. Karol Steinert, vice-prezes Ł. A. K.



P. Franciszek Leonhardt, vice-prezes Ł. A. K.



P. Edmund Tesche, sekretarz jeneralny Ł. A. K.



P. Emil Hadrian, skarbnik jeneralny Ł. A. K.



P. Karol Kauczyński, przewodniczący Komisji Sportowej Ł. A. K.

zatrzymywać się nie będziemy, faktem jest tylko, że wyścigi odbyły się przy niebywałem, jak na nasze stosunki, zainteresowaniu publiczności i sportowców.

Pierwszy raz naliczono około trzysta samochodów, zebranych na imprezie sportowej w Polsce.

Na wyścigach byli obecni, oprócz delegatów władz lokalnych, przedstawiciele wszystkich polskich klubów samochodowych, którzy mieli sposobność na bardzo udanym bankiecie bliżej się zapoznać.

W międzyczasie władze A. P. i Ł. A. K. załatwiły bardzo ważną kwestję, a mianowicie podpisanie umowy afiljacyjnej, mocą której wszedł Ł. A. K., jako najmłodszy członek do wielkiej rodziny automobilistów w Polsce.

Dalszy ciąg lata poświęcono pracom wewnętrznym, jak zdobycie lokalu — narazie małego przy ul. Piotrkowskiej pod № 104, gdyż dotychczas mieścił się klub właściwie w lokalu, udzielonym przez p. Teschego.

Urządzano wycieczki, brano żywy udział i zainteresowanie w pracach afiljowanych Klubów.

Na zjazd z okazji wyścigów, oraz zjazdu delegatów K. S. we Lwowie wydelegowano przewodniczącego K. S. p. inż. K. Kauczyńskiego.

Na wyścigi górskie w Zakopanem udała się wielka delegacja w sześć samochodów pod przewodnictwem p. vice-prezesa F. Leonhardta.

W zjeździe Gwiaździstym w Katowicach otrzymał p. vice-prezes Sułocki srebrną plakietę, a p. Eisert bronzową plakietę.

W pierwszym zjeździe Automobilowym brali udział jako delegaci pp.: vice-prezes Leonhardt, inż. Karol Kauczyński, Buhle, Gołkontt i t. d.

Zamykając pierwszy rok swego działania, może Klub Nasz spokojnie patrzeć w przyszłość.

Obecnie liczy już więcej, jak 80 członków i są wszelkie dane, że niebawem liczba ta się powiększy.

W myśl propozycji Komisji Sportowej zatwierdzono na ten rok następujący program sportowy, który uzyskał aprobatę Międzyklubowego Wydziału Sportowego, a mianowicie:

a) Zjazd Gwiaździsty do Łodzi w dniu 19 maja 1928 r.

b) Wyścig płaski w Łodzi w dniu 20 maja 1928 r.

c) Raid Wojewódzki w czerwcu.

d) Gymkhana 2 września.

e) Rally Paper 30 września.

Opis fabryki samochodów Citroën



Pan André Citroën.

SAMOCHODY Citroën znane są na całym świecie, gdyż spotyka się je we wszystkich bez wyjątku krajach, nawet najbardziej egzotycznych. Mimo jednak, że wszyscy znają te wozy i rozpoznają zdaleka ich piękne i wytworne kształty, to nie wszyscy zdają sobie dokładnie sprawę z systemu ich fabrykacji. Nie każdemu jest z pewnością wiadomy cały ogrom pracy, wysiłków, energji i inteligencji, jakich wymaga organizacja potężnej fabryki, produkującej czterysta samochodów dziennie. Tak ogromna produkcja odbywać się może tylko w zakładach, gdzie wszystkie, najdrobniejsze nawet szczegóły fabrykacji zostały dokładnie z góry ustalone i gdzie nic nie pozostawiono na łaskę przypadku. Wyrażenie „omyliłem się“ nie może tu istnieć, gdyż jedno małe opóźnienie w jednym tylko oddziale fabryki wystarczy, aby powstrzymać całą produkcję. Jest to łatwo sobie uświadomić, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że fabryka wypuszcza nowy samochód mniejwięcej co minutę.

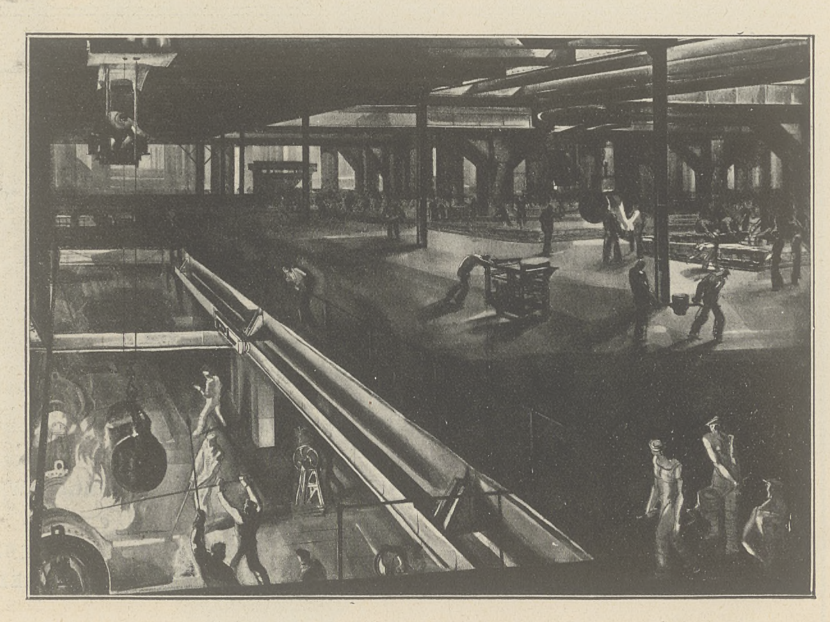
Zamieszczając opis fabryki Citroën nie wątpimy zatem, że zainteresuje on naszych Czytelników. Temat ten jest obecnie tembardziej aktualny, że firma Citroën ma zamiar otworzyć w Polsce swą filję w celu montażu części sprowadzanych z Francji. Pan André Citroën, który bawił w Warszawie w ubiegłym miesiącu, pragnie plan ten zrealizować już w niedługim czasie.

Historja i organizacja zakładów Citroën.

W roku 1915 pan André Citroën otrzymał od rządu francuskiego polecenie wybudowania fabryki w celu produkcji materjału wojennego. Zabudowania fabryczne, stworzone z rekordowym pośpiechem stanęły na Quai de Javel w Paryżu. Zawdzięczając doskonałemu wyposażeniu oraz metodycznej organizacji pracy, pierwsza fabryka Citroëna dostarczać mogła dziennie 50.000 pocisków, co na owe czasy było wspaniałą demonstracją wartości masowej produkcji, z punktu widzenia wydajności.

Zawieszenie broni przerwało produkcję materjału wojennego. To też w roku 1919, po przeprowadzeniu niezbędnych zmian w urządzeniu fabryki, firma Citroën przystąpiła do produkcji samochodów, rozpoczynając odrazu fabrykację masową w ilości 60 maszyn dziennie.

Samochody Citroën wstępnym bojem zyskały sobie popularność, jako wozy tanie, ale zarazem eleganckie, wytrzymałe, nowoczesne i oszczędne. Wraz z popularnością wzrastała i ilość produkowanych wozów. Pomieszczenie na Quai de Javel okazało się niewystarczające, to też zaczęto budować nowe fabryki. Obecnie zakłady Citroën składają się z czterech grup fabrycznych: Clichy-Saint Ouen, Levallois-Suresnes,



Fabryka w Clichy. Fragment odlewni.



Fabryka w Saint Ouen. Jedna z wielkich hal w dziale pras.

Kuźnia składa się z dwóch oddzielnych hal o długości 185 metrów i szerokości 24 metrów. Może ona zapewnić produkcję 1.000 samochodów dziennie. Wszystkie młoty w kuźni poruszane są parą.

Fabryka w Clichy posiada naturalnie świetnie wyposażone laboratorjum, w którem wszystkie użytkowane materjały są poddawane sumiennym badaniom, co do swego składu chemicznego i wytrzymałości.

Wszystkie części samochodów Citroën wykonywane z blachy są produkowane w fabryce w Saint Ouen. Główne części tu fabrykowane stanowią ramy, części karoseryj, błotniki, plakiety etc.

Fabryka w Saint Ouen posiada powierzchnię 41.000 metrów kwadr., która jest całkowicie zabudowana. Fabryka jest czynna od roku 1925 i zawiera obecnie blisko 800 maszyn, z których kilka naprawdę monumentalnych. Moc napędowa wynosi 2.650 koni mech.

Materjały sprowadzane do fabryki w Saint Ouen własną odnogą linji kolejowej, są to niemal wyłącznie blachy różnej grubości. Blachy te magazynuje się w wielkiej sortowni, skąd przechodzą one do maszyn, gdzie są najprzód rozcinane na kawałki odpowiedniej wielkości.

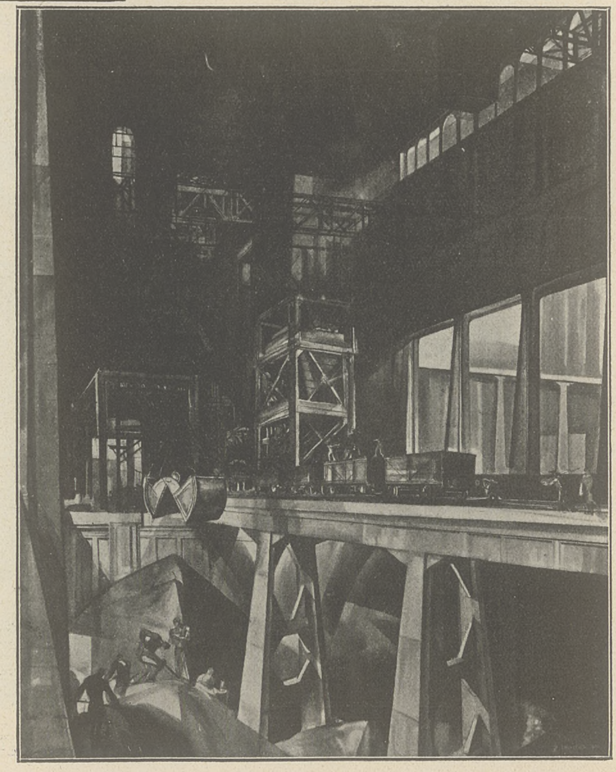
Grenelle i Javel. Wszystkie te fabryki zajmują powierzchnię 700.000 metrów kwadr., z czego 500.000 metrów jest zabudowanych. Zakłady posiadają ponad 10.000 nowoczesnych maszyn, poruszanych mocą napędową 32.000 kilowatów i zatrudniają około 20.000 pracowników.

Jak powstają samochody Citroën.

Główne części podwozi samochodów Citroën powstają w fabryce, znajdującej się w Clichy. Fabryka ta zawiera wszystkie odlewnie i kuźnie, które zajmują powierzchnię 90.000 metrów kwadr. Specjalizuje się ona w produkcji części z lanego i kutego żelaza, ze stali, oraz z bronzu i aluminjum.

Wszystkie surowce są dostarczane do fabryki w Clichy przy pomocy własnej bocznicy kolejowej i magazynowane w wielkim parku o wymiarach 350 $\times$ 30 metrów. Z tego parku surowce przenoszone są do fabryki przy pomocy urządzeń transportowych, oszczędzających czas i pracę.

Odlewnia żelaza produkuje dziennie 180 tonn odlewów, podczas gdy odlewnie aluminjum i bronzu około 60 tonn.



Fabryka w Clichy. Transport surowców do odlewni.

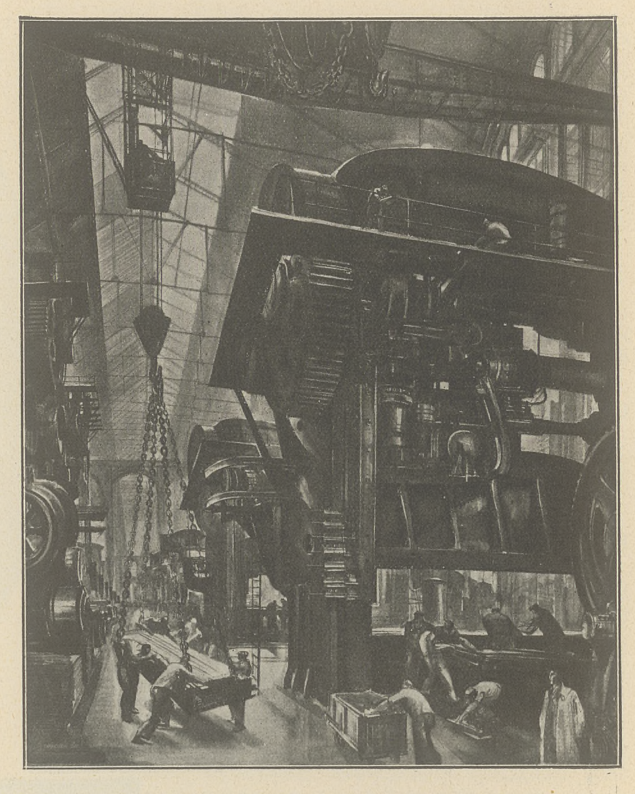
Następnie pocięte blachy transportowane są do oddziału wielkich pras, który dzięki swemu nadzwyczajnemu wyposażeniu przedstawia widok jedyny w Europie, jeżeli nie na całym świecie. Dość chyba powiedzieć, iż w dziale tym znajdują się 272 prasy, a niektóre z nich posiadają siłę 1.400.000 kilogramów i są tak wysokie, jak trzypiętrowe domy. Betonowe fundamenty tych potężnych pras dosięgają ośmiu metrów głębokości.

Części wykonane w oddziale pras skierowuje się do specjalnego działu, gdzie są one łączone i spawane w gotowe części samochodów. W dziale tym powstają zatem ściany całostalowych karoseryj, dachy, drzwi, błotniki, stopnie etc. Spawanie uskutecznia się, rzecz prosta, przy pomocy elektryczności.

Do fabryki w Saint Ouen należy jeszcze fabryka w Epinettes, zajmująca powierzchnię 27.000 metrów kwadr. Składa się ona z dwóch wielkich hal, w których wyrabiane są resory. Fabryka w Epinettes znajduje się obecnie w okresie rozbudowy.

Nakoniec do fabryki w Saint Ouen przydzielony jest jeszcze ogromny lokal oznaczony nazwą Atelier Saint-Sauveur, który służy, jako skład części, wysyłanych do zagranicznych montażowni fabryki Citroën, znajdujących się w Slough, Medjolanie i Kolonji.

(Dok. nast.).



Fabryka w Saint Ouen. Hala wielkich pras.



Fabryka w Saint Ouen. Wielkie prasy.

Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

KOMUNIKATY.

Komunikat Komisji Sportowej A. P.

Komisja Sportowa A. P. podaje do wiadomości członków A. P. i Klubów Afiljowanych Polskich, że członkowie, życzący sobie wziąć udział w Raidzie Międzynarodowym Automobilklubu Polski w dn. 17—24 czerwca b. r., oraz w Konkursie na zużycie paliwa w dn. 6 maja b. r. w charakterze kontrolerów drogowych, zechcą łaskawie zgłosić się listownie do Komisji Sportowej A. P., celem zapisania ich na listę kontrolerów.

Zgłoszenia uwzględniane będą przez Komisję Sportową A. P. w porządku zapisów, w miarę kwalifikacj poszczególnych reflektantów, oraz ilości zapisanych samochodów.

Prezes Komisji Sportowej A. P.
(—) *J. Regulski.*

Warszawa, dn. 4 kwietnia 1928 r.

Nowe przepisy celne czechosłowackie.

W myśl nowego rozporządzenia, Komory celne czechosłowackie dla ruchu samochodowego i motocyklowego są czynne od godziny 4 rano do północy, t. j. przez dwadzieścia godzin na dobę.

Zarazem nowe to rozporządzenie przewiduje karę do K. c. 1000.—za przekroczenie granicy bez odnotowania przejazdu na tryptyku lub Książeczce z przepustkami granicznemi.

Pomieniona kara może być podwyższona do K. c. 10000.—wraz z pociągnięciem do odpowiedzialności karnej za kontrabandę, w razie, gdyby automobilista, przejeżdżając granicę, odmawiał lub też utrudniał urzędnikowi celnemu dopełnienie tych formalności.

Chronometr elektryczny.

Kosztem Automobilklubu Polski i kilku Klubów Afiljowanych, zakupiony został w Paryżu chronometr elektryczny systemu Leroy-Brillié. Kosztował on około 8.000 złotych. Chronometr ten będzie użyty po raz pierwszy w Polsce na wyścigach w Łodzi w dniu 20 maja r. b.

Wydział informacyj turystycznych.

Z dniem 15 kwietnia r. b. rozpoczął swe istnienie wydział informacyj turystycznych Automobilklubu Polski. Członkowie A. P. otrzymywać mogą w tym wydziale informacje, dotyczące marszrut i stanu dróg oraz wszelkie wiadomości z zakresu turystyki w Polsce i zagranicą. Wydział informacyj urzęduje codziennie w godzinach 11 — 13. Telefon 287-05.

Kierownikiem wydziału informacyj mianowany został współpracownik czasopisma „Auto“, p. Marjan Krynicki.

Ważne dla PP. Motocyklistów.

(W związku z rozpoczynającym się sezonem sportowym).

Automobilklub Polski zawarł umowę z Polskim Związkiem Motocyklowym, na podstawie której członkowie Klubów Motocyklowych, należących do P. Z. M., otrzymywać będą od A. P. tryptyki na wyjazd motocyklami zagranicę na warunkach i opłatach, obowiązujących dla członków A. P.

Regulamin Konkursu na zużycie paliwa 1928 r.

Art. 1. *Organizator.*

1. Automobilklub Polski organizuje w dniu 6 maja 1928 roku zawody sportowe samochodowe pod nazwą:

„KONKURS NA ZUŻYCIE PALIWA 1928 R.“

(Zawody Sportowe Międzynarodowe i Otwarte, Pkt. 16 Międzynarodowego Regulaminu Sportowego).

Art. 2. *Regulamin.*

2. Konkurs na zużycie paliwa zostanie przeprowadzony zgodnie z Międzynarodowym Regulaminem Sportowym A. I. A. C. R.

W wypadkach nieprzewidzianych wyraźnie niniejszemi przepisami obowiązywać będzie wyżej wymieniony regulamin.

Art. 3. *Teren konkursu.*

3. Konkurs na zużycie paliwa odbędzie się na czworokącie szos pod Strugą koło Warszawy.

Art. 4. *Kierownictwo konkursu.*

4. Konkursem kieruje Komandor, któremu do pomocy dodanych jest dwóch Vicekomandorów. Rozporządzenia Komandora i Vicekomandorów obowiązują narówni z niniejszym Regulaminem, jak również jego dodatkowemi przepisami. Zawodnicy mają prawo żądać w ważniejszych wypadkach pisemnego potwierdzenia wydanego rozporządzenia. Organami pomocniczemi Kierownictwa Konkursu są kontrolerzy trasy i kontrolerzy samochodów.

Art. 5. *Warunki dla zawodników i kierowców.*

5. Do udziału w konkursie będą dopuszczeni wszyscy zawodnicy (osoby zgłaszające samochody), posiadający Międzynarodową licencję sportową, wydaną przez którykolwiek Klub Narodowy, uznany przez A. I. A. C. R.

Kierowcy muszą również posiadać Międzynarodową licencję sportową. Zmiana kierowcy jest niedopuszczalną.

Art. 6. *Warunki wymagane dla samochodów.*

6. Do konkursu dopuszczone będą wszystkie samochody sportowe lub turystyczne, posiadające kompletną i stałą karoserję, otwartą lub zamkniętą oraz wyekwipowanie zgodne z przepisami Międzynarodowego Regulaminu Sportowego (załącznik C).

Art. 7. *Podział samochodów na klasy.*

7. Samochody biorące udział w konkursie podzielone będą na klasy w/g pojemności cylindrów. Dla każdej klasy jest przepisana zasadnicza waga i ilość wydawanej benzyny, oraz minimalna średnia szybkość. (Patrz poniższa tabela).

Kategorje	Pojemność cylindrów	Waga zasadnicza w kg.	Ilość paliwa w litrach	Dodatek paliwa na 100 kg. różnicy wagi	Procentowy dodatek paliwa dla sam. zamkniętych	Średnia szybkość minim. klm. na godz.
B	ponad 5.000 cm³	1.800	8.800	0,130	20%	50
C	aż do 5.000 „	1.600	7.600	0,170	16%	45
D	„ „ 3.000 „	1.400	6.800	0,240	12%	40
E	„ „ 2.000 „	1.150	5.800	0,320	8%	35
F	„ „ 1.500 „	850	4.800	0,400	6%	30
G	„ „ 1.100 „	550	4.000	0,480	5%	25

Art. 8. *Ilość wydawanego paliwa.*

8. Każdy samochód otrzymuje bezpośrednio przed startem paliwo w ilości określonej przy pomocy powyższej tabeli, odpowiednio do swojej klasy i wagi, przytem waga samochodu rozumie się wraz z pasażerami i pełnem wyposażeniem do drogi, jak określono w art. 12. Jeżeli rzeczywista waga samochodu różni się od wagi zasadniczej przewidzianej dla danej klasy, to norma wydawanego paliwa zmniejszana jest lub zwiększana na każde pełne 100 kg. różnicy wagi o pewną ilość określoną dla każdej klasy. (Patrz tabela rubr. 5).

9. Dla samochodów z karoserją zamkniętą ilość wydawanego paliwa jest zwiększana procentowo i wysokość procentu określa dla każdej klasy wymieniona tabela rubryka 6.

10. Jako paliwo wydawana będzie benzyna w gatunku najczęściej spotykanym w handlu i używanym na samochody osobowe.

11. Używanie jakiegokolwiek innego paliwa, oprócz wydanego przez Kierownictwo Konkursu jest absolutnie niedopuszczalne i karane będzie wykluczeniem z Konkursu i utratą licencji sportowej.

12. Zabronione jest również pod rygorem wykluczenia z Konkursu podgrzewanie oliwy i czerpanie ciepłego powietrza z karteru silnika.

Art. 9. *Zbiorniki.*

13. Wszyscy zawodnicy obowiązani są ustawić na swych samochodach specjalne zbiorniki, które będą wydawane przez Komisję Sportową A. P. na tydzień przed konkursem. Zbiorniki te winny być połączone bezpośrednio z karburatorem i winny być umieszczone na samochodzie w ten sposób, by benzyna mogła dopływać własnym ciężarem. Przewody łączące zbiornik z karburatorem winny być widoczne i łatwo dostępne. Wszelkie inne zbiorniki winny być na czas Konkursu całkowicie od karburatora odłączone.

Art. 10. *Zapisy.*

14. Zgłoszenie samochodu do konkursu należy kierować do Komisji Sportowej A. P. Warszawa, Ossolińskich 6, na specjalnej deklaracji, na każdy samochód oddzielnie. Formularze niedokładnie wypełnione lub bez opłaty wpisowego nie będą brane pod uwagę; wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem. Komisja Sportowa A. P. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodu. Zapisy przyjmowane będą do dnia 4 maja 1928 roku do godz. 16-tej.

15. Wpisowe wraz z opłatą za użycie zbiornika i za wydawane paliwo wynosi 40 zł. od samochodu.

Zapisy za podwójną opłatą wpisowego przyjmowane będą do dnia 5 maja 1928 roku do godz. 16-ej. Wpisowe zwraca się tylko w razie nie przyjęcia zgłoszenia lub gdyby A. P. Konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

16. Dla zgłoszeń konstruktorów lub ich upoważnionych Zastępców wpisowe będzie zniżone: za zgłoszenie trzech i więcej wozów o 25%.

Art. 11. *Przyjęcie samochodu.*

17. Samochody zgłoszone do konkursu powinny stawić się w Warszawie przed Automobilklubem Polski w dniu Konkursu o godzinie 6 celem zbadania przez Techniczną Komisję Odbiorczą.

Techniczna Komisja Odbiorcza sprawdzi na podstawie katalogu lub świadectwa fabrykacji dane, podane w zgłoszeniu oraz czy samochody odpowiadają warunkom Konkursu, w szczególności zaś będzie sprawdzone umocowanie zbiornika i dopływ paliwa do karburatora.

Art. 12. *Ważenie samochodów.*

18. Po przyjęciu przez Techniczną Komisję Odbiorczą do każdego samochodu przydzielony będzie kontroler a następnie samochody będą ważone wraz z pasażerami i pełnem wyposażeniem do drogi.

19. Ilość pasażerów na samochodzie nie może przekraczać ilości miejsc siedzących, jakie posiada dana karoserja. Waga przeciętna pasażerów wraz z ich ew. bagażem osobistym nie może przekraczać 80 kg. na osobę. Na samochód wolno zabrać nie więcej niż dwa koła zapasowe. Ogólna waga narzędzi i części zamiennych (nie wliczając w to kół zapasowych) nie może przekraczać 5% ogólnej wagi samochodu.

Sztuczne obciążanie samochodów jest wzbronione.

20. Po zważeniu jakiekolwiek zmniejszanie wagi samochodu jest niedozwolone.

Art. 13. *Start.*

21. Po zważeniu samochodów, bezpośrednio przed startem zostanie wydane dla każdego samochodu paliwo w ilości odpowiedniej do klasy, wagi samochodu i typu karoserji.

Samochody będą startowały kolejno. Za czas startu uważany jest sygnał podany przez Vice-komandora kierującego startem. Czas startu jest notowany przez Vice-komandora i przez kontrolera samochodu.

Art. 14. *Przebieg konkursu.*

22. Po starcie samochody jadą po trasie aż do zupełnego wyczerpania benzyny. Za czas zatrzymania się samochodu i wyczerpania benzyny uważane będzie oświadczenie kierowcy, że benzyna została wyczerpana. Czas tego oświadczenia notowany jest przez kontrolera jako czas zatrzymania się samochodu i łącznie z czasem startu będzie służył do określenia czasu jazdy. Po zatrzymaniu się samochodu i po oświadczeniu kierowcy o wyczerpaniu benzyny, kontroler wywiesza białą flagę i czeka na przybycie kontrolera trasy.

Art. 15. *Oznaczenie miejsca zatrzymania się samochodu.*

23. Po wywieszeniu białej flagi jeden z kontrolerów trasy, znajdujący się najbliżej danego samochodu podchodzi i łącznie z kontrolerem samochodu ustala miejsce zatrzymania się samochodu, według znaków ustawionych poprzednio przez Komisję Sportową A. P., odmierzając zapomocą taśmy odległość przednich kół samochodu od ostatniego przejechanego znaku.

Miejsce zatrzymania się samochodu notowane jest przez obydwóch kontrolerów.

24. Jakiekolwiek przesunięcie samochodu zapomocą innej siły niż siła silnika jest absolutnie niedopuszczalne. Wykroczenie przeciw temu przepisowi powoduje natychmiastowe wykluczenie z Konkursu, w szczególności zaś zabrania się jazdy zapomocą starteru.

Po oznaczeniu miejsca zatrzymania się samochodu, kontroler trasy może nakazać przesunięcie samochodu o ile hamuje on ruch samochodów innych. W przeciwnym razie samochód winien pozostać na miejscu aż do czasu zakończenia konkursu.

Art. 16. *Obowiązki kontrolerów.*

25. Każdy kontroler otrzymuje przed startem kartę drogową, na której notuje czas startu, czas i ilość pełnych okrążeń, ewentualne postoje i reperacje w czasie konkursu, a wreszcie czas i miejsce zatrzymania się samochodu wskutek wyczerpania benzyny. Po zatrzymaniu się samochodu wskutek braku benzyny, kontroler winien wywiesić białą flagę i czekać na przybycie kontrolera trasy, wraz z którym ustala miejsce zatrzymania się samochodu.

26. W szczególności kontroler winien zwracać uwagę by obciążenie samochodu, ustalone przy ważeniu nie było w czasie konkursu zmniejszone, by samochód nie był poruszany żadną inną siłą oprócz silnika oraz by karburator nie był połączony z żadnym innym zbiornikiem oprócz tego, który zawiera paliwo wydane przez Kierownictwo Konkursu. Najmniejsze wykroczenia kierowcy przeciwko tym przepisom winny być ściśle notowane.

Art. 17. *Obowiązujące przepisy drogowe.*

27. Kierowcy winni ściśle stosować się do przepisów ruchu kołowego, obowiązujących w Polsce. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowcy. Mijać samochody biorące udział w konkursie wolno tylko na znak podany zieloną chorągiewką przez kontrolera wozu mijanego. Mijanie na zakrętach i skrzyżowaniach dróg jest bezwzględnie zakazane.

Art. 18. *Naprawy.*

28. Wszelkie naprawy samochodu i jego części, zamiana kół, montowanie opon mogą być dokonane w czasie konkursu, lecz czas zużyty na naprawy nie będzie neutralizowany.

Art. 19. *Dolewanie benzyny, wody i oliwy.*

29. Dolewanie benzyny, oliwy lub wody w czasie konkursu jest wzbronione i pow. wykluczenie z konkursu.

Art. 20. *Kontrola samochodów po konkursie.*

30. Automobilklub Polski zastrzega sobie prawo przeprowadzenia kontroli samochodu po ukończeniu konkursu, wobec tego kierowcy nie mają prawa zmieniać obciążenia samochodu do czasu, gdy kontrola będzie przeprowadzona lub gdy Kierownictwo Konkursu oświadczy, że kontrola nie będzie przeprowadzona.

Art. 21. *Wykluczenie z konkursu.*

31. Zawodnicy będą wykluczeni z konkursu oraz ewentualnie poddani sankcjom karnym przewidzianym w Ogólnym Regulaminie Sportowym A.I.A.C.R. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy,

b) za nieprzestrzeganie w sprawach ważnych postanowień niniejszego regulaminu i jego dodatkowych instrukcji, a w szczególności za zmianę obciążenia samochodu w czasie konkursu, za przesunięcie samochodu przy użyciu innej siły niż siła silnika, za użycie innego paliwa niż wydane przez Kierownictwo Konkursu,

c) za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa Konkursu.

Oprócz powyższych przyczyn wykluczenie może nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń Kierownictwa Konkursu lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę Konkursu.

Art. 22. *Klasyfikacja.*

32. Klasyfikacja w kategorjach, jak również klasyfikacja ogólna uskuteczniona będzie na podstawie długości przejechanej drogi.

33. Zawodnicy, którzy ukończą konkurs z zachowaniem przepisanej średniej szybkości, otrzymają srebrny dyplom z wyszczególnieniem miejsca, jakie zajęli w ogólnej klasyfikacji, oraz w klasyfikacji w swojej klasie.

Zawodnicy, którzy nie osiągną minimalnej średniej szybkości, nie będą włączeni do klasyfikacji.

Art. 23. *Reklama.*

34. Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych, oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownem brzmieniu komunikatu Komisji Sportowej A. P.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegną sankcjom przewidzianym w Ogólnym Regulaminie Sportowym A.I.A.C.R. (pkt. 126).

Art. 24. *Siła wyższa.*

35. Kierownictwo Konkursu rozpatrywać będzie z całą bezstronnością wypadki siły wyższej, reklamowane przez zawodników i przedstawione pisemnie. Jedynie

Komisarze Sportowi będą decydować czy zachodzi wypadek siły wyższej i czy należy go uwzględnić. Protest na tę decyzję nie jest dopuszczalny.

Art. 25. *Protesty i zażalenia.*

36. Protesty należy kierować do Komisarzy Sportowych, przez których będą rozpatrywane; zażalenia na ich decyzje rozpatrywane będą jedynie przez Komisję Sportową A. P. Bezapelacyjne prawo decyzji w stosunku do zawodników polskich przysługuje A. P., zgodnie z postanowieniami Ogólnego Regulaminu Sportowego A.I.A.C.R.

Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, muszą wpłynąć do Komisji Sportowej A. P. najpóźniej do dnia 5 maja 1928 r. godz. 17. (Pkt. 211 Ogólnego Regulaminu Sportowego A.I.A.C.R.).

Protesty odnoszące się do decyzji Komisarzy Technicznych i przyjmujących samochody należy wnieść natychmiast po powzięciu przez nich decyzji (pkt. 212 Ogólnego Regulaminu Sportowego A.I.A.C.R.).

W godzinę po ogłoszeniu prowizorycznych wyników Konkursu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiekbądź protestów.

Zażalenia winne być wniesione do Sekretarjatu A. P. najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć najpóźniej w ciągu następujących 24 godzin.

Art. 26. *Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach.*

37. Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości 100 zł., które zostanie zwrócone o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne.

Protesty i zażalenia nie zaopatrzone w przepisane wadjum nie będą wcale rozpatrywane.

Art. 27. *Ubezpieczenie samochodów.*

38. Zawodnicy obowiązani są przedstawić Automobilklubowi Polski polisy asekuracyjne od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty jakiegokolwiek rodzaju oraz polisę od ognia dla samochodu na czas trwania Konkursu.

Polisa od odpowiedzialności cywilnej powina być sporządzona minimalnie na sumę 15.000 zł. przy wypadku pojedyńczym, 45.000 zł. przy wypadku zbiorowym i 5.000 zł. za uszkodzenie cudzej własności.

Art. 28. *Obowiązki uczestników.*

39. Przez swój zapis zawodnicy stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego Regulaminu, jego instrukcji dodatkowych oraz Ogólnego Regulaminu Sportowego Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych, oraz obowiązują się nie dochodzić swych ewentualnych praw w żadnym wypadku na drodze sądowej.

Uczestnicy Konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania konkursu.

Automobilklub Polski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania konkursu.

Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszta związane z konkursem.

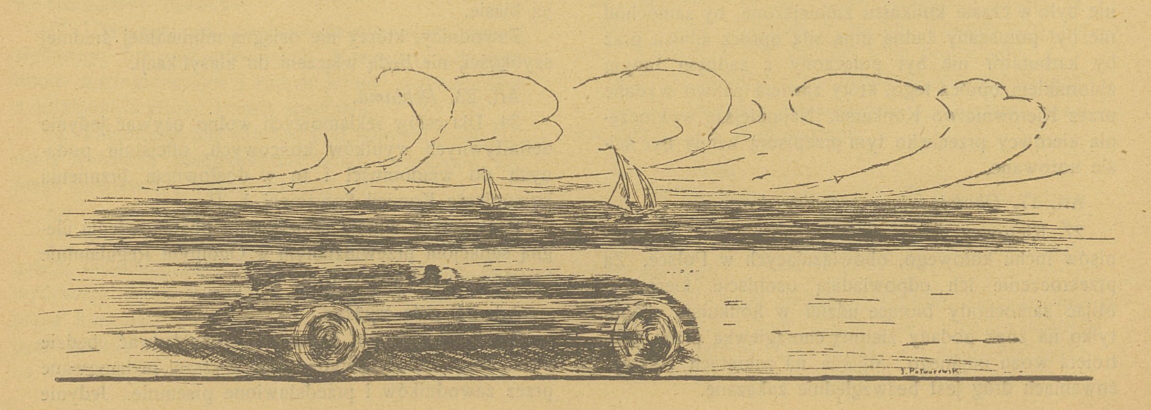
Art. 29. *Uzupełnienie przepisów.*

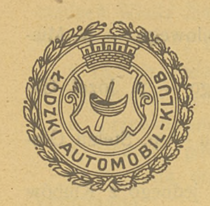
40. Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany marszruty, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania Konkursu. W razie niezapisania się przynajmniej 10 samochodów, konkurs zostanie odwołany.

Art. 30. *Komentowanie Regulaminu.*

41. Do komentowania niniejszego regulaminu i jego przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

Z okazji „Konkursu na zużycie paliwa“, francuska fabryka pneumatyków Michelin, urządzi w Strudze sensacyjne popisy. Specjalnie przybyli z Francji kierowcy — zademonstrują pęknięcie opony „Confort Bidendum“, przy największej szybkości samochodu oraz zmianę kierunku jazdy o 180 stopni, na oponach zupełnie nienapompowanych przy szybkości 60 klm./g.





Łódzki Automobil-Klub

Łódź, ul. Piotrkowska 104. Tel. 63-03.

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 15.

KOMUNIKATY.

Regulamin Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi w dniu 19 maja 1928 r.

§ 1. Łódzki Automobil-Klub w porozumieniu z Automobilklubem Polski i Klubami afiljowanymi urządza w dniu 19 maja 1928 roku konkurs turystyczny — krajowy — otwarty pod nazwą *„Zjazd Gwiaździsty do Łodzi“*.

Niniejszy regulamin zgodny jest z przepisami Ogólnego Regulaminu Sportowego Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych. (A. I. A. C. R.).

§ 2. *Marszruta.*

Każdy z uczestników obrawszy sobie dowolnie marszrutę, nie mniej jak 300 klm., musi podać przy zgłoszeniu punkt, z którego zamierza odbyć swoją podróż. Najbliższa droga z danego punktu do Łodzi (obliczona według polskiego atlasu *„Continental“* wydanie pierwsze) będzie stanowiła o ilości klm. zaliczonej danemu uczestnikowi. W wypadku, gdy uczestnik pragnie obrać dłuższą marszrutę, może to dowolnie uczynić. Aby mu ten wyczyn w kilometrach słusznie zaliczono, obowiązany jest mieć w książce drogowej wizy przejazdowe wystawione przez Władze Klubowe, lub funkcjonarjuszy Władz Państwowych w danem miejscu (urzędy pocztowe i kolejowe). (Spis kontroli klubowych podany będzie w aneksie). Dystanse między pojedyńczymi punktami kontrolnymi będą liczone znowu podług najkrótszych dystansów. Przejazd dwa razy tą samą drogą jest niedozwolony, w wypadkach wyjątkowych na odbycie powtórnie tej samej drogi, potrzebnem jest zezwolenie Władz Zjazdu.

§ 3. *Start.*

Start uczestników może nastąpić w dowolnym czasie dnia 19 maja, nie wcześniej jednak, jak o godzinie 0,01 minut, w ten sposób, aby przyjazd do Łodzi odbył się między godziną od 16 do 18, do parku w Łodzi.

Czasem obowiązującym jest czas podany przez radio-stację w Warszawie.

§ 4. *Kontrola.*

Formalności połączone z wyjazdem, muszą być załatwione przez Klub, z którego rejonu uczestnik rozpoczyna podróż. Wobec tego współzawodnicy muszą uprzednio powiadomić sekretarza tego Klubu o godzinie wyjazdu i podporządkować się wszelkim decyzjom danego Klubu. Klub jest w mocy wystartować współzawodników z innych miejscowości, niż siedziba Klubu, a to przez swojego oficjalnego delegata, lub też inne osoby upoważnione do tej czynności przez Klub startujący.

§ 5. *Książki drogowe.*

Łódzki Automobil-Klub wyśle za pośrednictwem Klubów uczestnikowi listem poleconym książkę drogową zawierającą oprócz dat koniecznych, również adresy punktów kontrolnych startu i przejazdu. Książka drogowa jest poza papierami legitymacyjnemi jedynym dokumentem, który brany będzie przy klasyfikacji pod uwagę. Wszelkie wizy kontrolne i uwagi muszą być w niej notowane. Zagubienie książeczki wywołuje automatycznie zdyskwalifikowanie uczestnika.

§ 6. *Średnia szybkość.*

Średnia szybkość będzie liczona na zasadzie całkowitej ilości uznanych klm. § 2 podzielonej przez czas od chwili wyjazdu do chwili przyjazdu.

§ 7. *Przepisy drogowe.*

Współzawodnik obowiązany jest stosować się ściśle do wszelkich przepisów drogowych obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowcy.

§ 8. *Napis.*

Przez cały czas trwania podróży, pod karą dyskwalifikacji, każdy samochód musi być opatrzony dwoma napisami białemi z czerwonym napisem „Zjazd Gwiaździsty do Łodzi“ i numerem współzawodnika. Napisy te będą wysyłane przez Łódzki Automobil-Klub.

§ 9. *Warunki wymagane dla samochodów.*

Do konkursu dopuszczone będą wszystkie samochody sportowe lub turystyczne, posiadające wyekwipowanie zgodne z przepisami Międzynarodowego Regulaminu Sportowego (Reglement General Sportif Annexe C.) a mianowicie:

1) Minimalnie cztery siedzenia w klasach D, E, F, a dwa siedzenia w klasach A, B, C, o szerokości conajmniej 45 cm. i wysokości oparcia 40 cm.

2) Błotniki z materjału sztywnego, szerokości conajmniej 20 cm. dla klas B, C, D, E, F i szerokości 15 cm. dla klasy A, przykrywające wszystkie cztery koła.

3) Dla samochodów odkrytych, budę z materjału nieprzemakalnego, pokrywającą wszystkie siedzenia.

4) Instalację do oświetlenia zgodną z obowiązującymi przepisami ruchu kołowego.

5) Szybę ochronną.

6) Sygnał ostrzegawczy.
7) Lusterko.
8) Starter.
9) Tłumik z poziomą rurą wydmuchową.

Samochody winne posiadać kompletną otwartą lub krytą karoserję, urządzenia prowizoryczne nie są dozwolone (za wyjątkiem siedzeń dodatkowych, budy, umocowania kół zapasowych, baniek na materjały pędne i bagażników). Koła zapasowe ze zmontowanemi oponami (najwyżej cztery) winny się znajdować zewnątrz karoserji. W sprawach ewentualnych odchyleń od przepisów dotyczących warunków, jakim winny odpowiadać samochody w myśl Ogólnego Regulaminu Sportowego A. I. A. C. R. Annexe C. art. 2 decydują bezapelacyjnie Władze Zjazdu. Żadne reklamacje od ich decyzji w tym względzie nie będą brane pod uwagę.

§ 10. *Zgłoszenia.*

Zgłaszający wóz (zawodnik) obowiązany jest odbyć całą podróż. Zawodnik i uczestnik (kierowca) względnie jego zastępca, winni wykazać się posiadaniem Międzynarodowej licencji sportowej, wydanej przez jeden z Klubów uprawnionych.

§ 11. *Pasażerowie.*

Współzawodnik obowiązany jest podać Klubowi startującemu do wpisania do książeczki drogowej nazwiska pasażerów zobowiązanych odbyć całą podróż. Zmiana pasażerów nie jest dozwolona. Ilość pasażerów nie może być większa niż ilość miejsc w samochodzie.

§ 12. *Władze Zjazdu.*

Z ramienia Łódzkiego Automobil-Klubu prowadzi Zjazd Komandor p. Inż. Karol Kauczyński i Vice-Komandor p. Kazimierz Poznański, jako jego zastępca.

Gremjum Komisarzy Sportowych (Jury) składa się z Komandora i delegata Automobilklubu Polski oraz po jednym z delegatów pięciu Klubów afiljowanych to jest:

Krakowskiego Klubu Automobilowego — Dr. Macudziński.

Łódzkiego Automobil-Klubu — p. Franciszek Leonhardt.

Małopolskiego Klubu Automobilowego — p. Mieczysław Teodorowicz.

Śląskiego Klubu Automobilowego — p. Józef Gawrych.

Wielkopolskiego Automobilklubu — p. Stefan Głowiński.

W razie nieobecności delegata jednego z Klubów afiljowanych wchodzi na jego miejsce dalszy delegat Ł. A. K.

§ 13. *Zapisy.*

Zgłoszenia samochodów do konkursu należy kierować do Łódzkiego Automobil-Klubu na specjalnej deklaracji przesłanej do Klubów. Niedokładne wypełnienie formularza może pociągnąć za sobą dyskwalifikację. Zapisy przyjmowane będą do dnia 16 maja do godziny 18, za pojedyńczą opłatą wpisowego. W wypadkach specjalnych może Ł. A. K. uwzględnić późniejszy termin zapisu, za podwójną opłatą. Ł. A. K. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

Wpisowe wynosi Zł. 20.— od samochodu.

Wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem do Klubu startującego, względnie Komisji Sportowej Ł. A. K. Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne. Wpisowe zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby Ł. A. K. konkursu zaniechał, lub termin jego odłożył.

§ 14. *Klasyfikacja.*

Klasyfikacja będzie uskuteczniona na podstawie absolutnej ilości punktów, a przy uwzględnieniu następujących współczynników:

1) *Współczynnik odległości* 0,15 za każdy przebyty klm.

2) *Współczynnik szybkości* za każdy klm. średniej przeciętnej szybkości na godzinę wyliczonej w myśl § 6, otrzymuje zawodnik 5 punktów. Szybkości większe od 40 klm. na godzinę nie będą uwzględniane.

3) *Współczynnik obciążenia:*

A	Samochody	o	pojemności	cyl.	750	cm.	k.	7	punktów	za	1	osobę
B	„	„	„	„	1100	„	„	6	„	„	1	„
C	„	„	„	„	1500	„	„	5	„	„	1	„
D	„	„	„	„	2000	„	„	4,5	„	„	1	„
E	„	„	„	„	3000	„	„	4	„	„	1	„

F powyżej 3000 cm. k. 3 punkty za 1 osobę, która przejechała cały etap.

Przy równej ilości punktów decyduje o lepszym wyniku mniejszy litraż, a o ile wtedy klasyfikacja byłaby równa, decyduje większa waga obciążenia. Spóźnienie przyjazdu do parku jest dozwolone do godziny 19 z tem, że współzawodnik otrzyma za każdą minutę do godziny 18.30 po dwa punkty, a od 18.30 do 19 po cztery punkty karne. Każdy zawodnik jest obowiązany wjechać do parku oznaczonego przez Ł. A. K. i zgłosić swój przyjazd u obecnego tamże funkcjonarjusza Władz Zjazdu oraz porównać zegarki. Odbierający samochód obowiązany jest wpisać do książki drogowej czas przyjazdu, stwierdzić tożsamość kierowców i pasażerów. Samochód pozostaje w parku do dyspozycji Władz Zjazdu.

§ 15. *Dyskwalifikacja.*

Zawodnicy będą wykluczeni ze Zjazdu oraz ewentualnie poddani sankcjom karnym przewidzianym w Ogólnym Regulaminie Sportowym A. I. A. C. R. w następujących wypadkach:

a) Za niestosowanie się do obowiązujących przepisów drogowych.

b) Za nieprzestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu i jego dodatkowych instrukcji.

c) Za umyślne wprowadzenie w błąd Władz Zjazdu (fałszywe dane i t. p.).

d) Za odbycie chociażby części drogi bez zgłoszonej przepisanej obsady.

Oprócz powyższych przyczyn wykluczenie może

nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń Władz Zjazdu lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

§ 16. *Nagrody.*

Dla trzech pierwszych zawodników ogólnej klasyfikacji przewidziane są 3 nagrody:

a) Nagroda pierwsza Łódzkiego Automobil-Klubu.

b) Nagroda druga Vice-prezesa Ł. A. K. p. Fr. Leonhardta.

c) Nagroda trzecia T-wa Ubezpieczeń „Patria".

d) Nagroda Poznańsko Warszawskiego Banku Ubezpieczeń dla członka Ł. A. K., który otrzyma największą ilość punktów.

Rozegrane będą po raz drugi nagrody przechodnie zdobyte w roku ubiegłym przez Krakowski Klub Automobilowy:

e) Nagroda przechodnia ufundowana w roku ubiegłym przez Śląski Klub Automobilowy, przeznaczona dla tego Klubu afiljowanego, którego członkowie rzeczywiści ukończą Zjazd z największą ilością punktów dodatnich razem wziąwszy — z tem, że uwzględnione mogą być tylko te samochody, które przebędą trasę conajmniej 300 klm. i w ciągu całego konkursu będą prowadzone najwyżej przez dwie osoby, których nazwiska były podane w zgłoszeniu.

Po trzykrotnem niekoniecznie kolejnem zdobyciu nagrody przechodzi ona na własność Klubu. Przez czas rozgrywek nagroda pozostaje każdorazowo przez rok w Klubie, który ją zdobył ostatnio. Na nagrodzie wyryte będą data oraz ilość punktów uzyskanych przez każdorazowego zwycięzcę.

f) Nagroda wędrowna T-wa „Vesta" w Poznaniu przeznaczona jest w myśl załączonego regulaminu dla Klubu, którego członkowie rzeczywiści zdobędą największą ilość punktów.

Rozgrywaną będzie po raz pierwszy:

g) Nagroda przechodnia Komisji Sportowej Ł. A. K. przeznaczona w myśl załączonego regulaminu dla Klubu, którego członkowie osiągną najlepszy wynik według formuły:

Suma zdobytych punktów podzielona przez ilość klasyfikowanych samochodów, ubiegających się o tę nagrodę.

Członkowie zwycięskich Klubów, które uzyskają nagrody przechodnie, otrzymają srebrne plakiety i dyplomy.

Samochody, które ukończą Zjazd otrzymają bronzową plakietę i dyplom.

W razie zgłoszenia dalszych nagród regulaminy ich będą ogłoszone przed Zjazdem.

§ 17. *Reklama.*

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych, oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownem brzmieniu Władz Zjazdu. Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegnie sankcjom przewidzianym w Ogólnym Regulaminie Sportowym A. I. A. C. R. punkt 126.

§ 18. *Protesty i zażalenia.*

Protesty i zażalenia należy kierować do Władz Zjazdu, zażalenia na decyzję Komandora należy kierować do Gremjum Komisarzy Sportowych, zgodnie z postanowieniem Ogólnego Regulaminu Sportowego A. I. A. C. R.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, należy kierować pisemnie do sekretarjatu Ł. A. K. Rozpatrzone będą tylko te protesty, które nadejdą do dnia 18 maja 1928 roku do godziny 12. (par. 211 Og. Reg. Sport. A. I. A. C. R.).

Protesty odnoszące się do zdarzenia, któreby miało miejsce podczas odbywania Zjazdu, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w ciągu pół godziny po wjeździe do parku.

W godzinę po ogłoszeniu wyniku Zjazdu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek bądź protestów.

Zażalenia odnoszące się do klasyfikacji należy wnieść do Komisji Sportowej Ł. A. K. w przeciągu jednej godziny po ogłoszeniu wyników, potwierdzając je pisemnie najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach: do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum Zł. 100.—, które zostanie zwrócone o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadjum nie będą wcale rozpatrywane.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

1) Z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych.

2) Z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udział w konkursie (samochody, wozy, pociągi na przejazdach kolejowych i t. p.).

3) Z powodu zatrzymania przez organa policyjne.

§ 19. *Obowiązki uczestników.*

Zawodnicy, kierowcy i mechanicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń niniejszego regulaminu, instrukcji dodatkowych i rozporządzeń Władz Zjazdu, oraz niedochodzić swych mniemanych praw na drodze sądowej. Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody w czasie trwania konkursu i obowiązani są zaasekurować siebie względnie samochód od odpowiedzialności cywilnej. Łódzki Automobil-Klub nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej, jak i prawnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu. Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszta związane z konkursem (nap. materjały pędne, wyżywienie, kwatery i t. p.).

§ 20. *Uzupełnienie przepisów.*

Łódzki Automobil-Klub rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, przesunięcia daty, lub całkowitego odwołania konkursu.

W razie niezapisania się przynajmniej 10 samochodów, konkurs zostaje odwołany.

Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołane są jedynie Władze Zjazdu.

Przepisy uzupełniające do Regulaminu Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi w dniu 19 maja 1928 r.

Regulaminy nagród przechodnich podane są poniżej w tekście pierwotnym — na Zjeździe delegatów Komisji Sportowych odbytym w Krakowie dnia 18 marca b. r. został on dostosowany i uzupełniony stosownie do regulaminu Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi w 1928 r. a mianowicie:

Regulamin nagrody wędrownej Automobilklubu Wielkopolskiego.

§ 2. Nagrodę wędrowną przyznaje się Klubowi Samochodowemu, którego członkowie osiągną stosownie do regulaminów największą ilość punktów.

Podczas gdy teksty oryginalne brzmią:

a) *Statut nagrody wędrownej na coroczny Zjazd Gwiaździsty Klubów Samochodowych Rzeczypospolitej Polskiej.*

W celu popierania rozwoju automobilizmu i zachęcenia do brania udziału w imprezach i stałego poprawiania osiągniętych wyników, ofiarował Bank Wzajemnych Ubezpieczeń „Vesta" w Poznaniu nagrodę wędrowną (duża waza kryształowa oprawiona w srebro). Nagroda wędrowna rozgrywana będzie według osobnego statutu, którego postanowienia są następujące:

§ 1. Nagroda wędrowna będzie rozgrywana co rok podczas „Zjazdów Gwiaździstych" urządzanych przez jeden z Klubów Samochodowych i objętych Kalendarzem Sportowym Automobilklubu Polski.

§ 2. Nagrodę wędrowną przyznaje się Klubowi Samochodowemu, którego członkowie osiągną stosownie do regulaminów największą ilość punktów dodatnich.

§ 3. Klub, który zdobył nagrodę otrzymuje ją na przeciąg jednego roku. Cztery tygodnie przed rozpoczęciem Zjazdu Gwiaździstego w następnym roku zobowiązany jest oddać ją na zawezwanie Automobilklubu Wielkopolski do Klubu, który przyszłą imprezę urządza. Klub będący w czasowym posiadaniu nagrody jest za jej całość odpowiedzialnym przed Automobilklubem Wielkopolski.

§ 4. Nagroda wędrowna przechodzi na wyłączną własność tego Klubu Samochodowego, który ją trzykrotnie zdobędzie.

§ 5. Nazwa Klubu, rok i miejsce Zjazdu Gwiaździstego, będą wyryte na nagrodzie. Koszty wyrycia napisu na nagrodzie wędrownej ponosi Automobilklub Wielkopolski.

§ 6. Statut jest oparty o regulamin Zjazdu Gwiaździstego 1927 roku do Katowic. W razie zmiany regulaminu Zjazdu Gwiaździstego w latach następnych, Bank Wzajemnych Ubezpieczeń „Vesta" w Poznaniu, zastrzega sobie prawo zmiany niniejszego statutu.

§ 7. Regulamin niniejszy zatwierdza Komisja Sportowa Automobilklubu Wielkopolski.

b) *Statut Nagrody wędrownej Śląskiego Klubu Automobilowego* pozostaje bez zmiany.

c) *Regulamin Nagrody przechodniej na Zjazdy Gwiaździste Polskich Klubów Automobilowych, ufundowanej przez Komisję Sportową Ł. A. K.*

§ 1. W celu zachęcenia jeźdzców amatorów do brania udziału w zbiorowych imprezach samochodowych, ofiaruje Komisja Sportowa Ł. A. K. nagrodę przechodnią na doroczne Zjazdy Gwiaździste Polskich Klubów Automobilowych, organizowane przez jeden z Klubów Polskich i objętych kalendarzem sportowym, uchwalonym na Zjeździe Klubów.

Nagroda ta może być rozgrywana corocznie raz do roku.

§ 2. Nagrodę przechodnią otrzymuje ten Klub Polski, którego Członkowie osiągną stosownie do ogólnego regulaminu zjazdu najlepszy wynik według następującej formuły:

Suma zdobytych punktów, podzielona przez ilość klasyfikowanych samochodów, które się o tą nagrodę ubiegały.

§ 3. Klub, który zdobył nagrodę, otrzymuje ją na przeciąg jednego roku. Cztery tygodnie przed rozpoczęciem Zjazdu Gwiaździstego w następnym roku obowiązany jest oddać ją na wezwanie Komisji Sportowej Ł. A. K. do Klubu, który przyszłą imprezę urządza. Klub, będący w czasowem posiadaniu nagrody, jest za jej całość odpowiedzialnym przed Ł. A. K.

§ 4. Nagroda wędrowna przechodzi na wyłączną własność tego Klubu Samochodowego, który ją trzykrotnie zdobędzie.

§ 5. Nazwa Klubu, rok i miejsce Zjazdu Gwiaździstego, będą wyryte na nagrodzie. Koszty wyrycia napisu na nagrodzie wędrownej ponosi Ł. A. K.

§ 6. Komisja Sportowa Ł. A. K. zastrzega sobie prawo każdorazowej zgody na regulaminy przyszłych Zjazdów Gwiaździstych. Równocześnie może ona według własnego uznania zmienić regulamin tej nagrody bez prawa sprzeciwu ze strony tymczasowych posiadaczy.

REGULAMIN
Łódzkiego Wyścigu Samochodowego w dniu 20 maja 1928 r.

§ 1. *Organizator.*

Łódzki Automobil-Klub w porozumieniu z Automobilklubem Polski i Klubami afiljowanymi, organizuje w dniu 20 maja 1928 roku o godzinie 15-ej, Wyścig płaski otwarty dla samochodów sportowych i wyścigowych na szosie Lutomiersk — Aleksandrów na przestrzeni 5 klm. ze startem z miejsca.

§ 2. *Regulamin.*

Wyścig płaski zostanie przeprowadzony zgodnie z Międzynarodowym Regulaminem Sportowym A. I. A. C. R. (Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus).

§ 3. *Podział samochodów na klasy.*

Do wyścigu dopuszczone są samochody podzielone na kategorje, jak następuje:

Klasa	Pojemność cylindrów	Waga minimalna	Minimalna ilość miejsc i osób
A	ponad 8.000 cm.	1.800 kg.	4
B	od 5.000 cm. do 8.000 cm.	1.680 „	4
C	„ 3.000 „ „ 5.000 „	1.200 „	4
D	„ 2.000 „ „ 3.000 „	860 „	2
E	„ 1.500 „ „ 2.000 „	780 „	2
F	„ 1.100 „ „ 1.500 „	660 „	2
G	„ 750 „ „ 1.100 „	420 „	1
H	750 „	330 „	1

Komisja Sportowa zalicza zgłoszone pojazdy do jednej z wyżej podanych kategorji, przyczem decyzja ta jest bezapelacyjną. Pojemność cylindrów zaokrągla się do 1/10 litra.

§ 4. *Zgłoszenia.*

Do wyścigu dopuszczone będą samochody wyszczególnione w wyżej podanych kategorjach. Zgłoszenia przyjmowane będą od sportsmenów, firm samochodowych i zawodowców.

Zgłoszenia należy kierować do sekretarjatu Łódzkiego Automobil-Klubu, ul. Piotrkowska 104, na specjalnych deklaracjach, na każdy pojazd oddzielnie.

Deklaracje niedokładnie wypełnione nie będą brane pod uwagę. Zapisy przyjmowane będą do dnia 15 maja za pojedyńczą opłatą wpisowego, a do dnia 19 maja do godziny 21, za podwójną opłatą. W wypadkach specjalnych może Ł. A. K. uwzględnić późniejszy termin zapisu. Komisja może odmówić przyjęcia bez podania powodów. Fałszywe podanie danych zgłoszonego samochodu będzie karane w myśl przepisów Regulaminu Międzynarodowego.

§ 5. *Wpisowe.*

Wpisowe wynosi dla samochodów wszelkich kategorji Zł. 25 (dwadzieścia pięć złotych) od pojazdu.

Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne. Wpisowe zwraca się tylko w tym wypadku, jeśli samochód nie został przyjęty przez Komisję Sportową, lub gdyby Klub musiał zaniechać urządzenia wyścigów. Komisja Sportowa ma prawo ze względu na bezpieczeństwo publiczne lub z innych przyczyn, których nie jest obowiązaną podawać, wyłączyć za zwrotem wpisowego te zgłoszenia, które uzna za nieodpowiednie.

§ 6. *Licencje sportowe A. P.*

Każdy kierowca musi posiadać oprócz zwykłego pozwolenia na prawo prowadzenia samochodu, jeszcze licencję sportową A. P. Zgłoszenia o wydanie licencji sportowej, należy kierować do dnia 18 maja 1928 roku do sekretarjatu Ł. A. K.

§ 7. *Start.*

Pojazdy przyjęte do wyścigu winny się stawić w dniu 20 maja o godzinie 12-ej na wadze. Wyścig rozpocznie się o godzinie 15-ej ze startu, na sygnał dany przez Komandora.

Każdy pojazd otrzyma numer porządkowy, który winien zachować przez cały czas wyścigów, po ich ukończeniu zaś — zwrócić Klubowi.

§ 8. *Chronometraż.*

Jako początek chronometrowania czasu każdego poszczególnego samochodu, uważany będzie moment dania sygnału odjazdu.

O ile w momencie rozpoczęcia biegu dany samochód nie stawi się w wyznaczonym czasie, będzie pozbawiony prawa wzięcia udziału w wyścigu. Moment rozpoczęcia wyścigów i kolejność startów zależne są wyłącznie od Komandora wyścigów i zostaną ogłoszone na miejscu przed rozpoczęciem wyścigu.

Każdy samochód jest chronometrowany przez trzech chronometrażystów, względnie przez chronometr automatyczny.

§ 9. *Obowiązki współzawodników.*

Każdy z uczestników przez swój zapis, uznaje jako jedyną jurysdykcję Władze wyścigu i poddaje się bezapelacyjnie wszystkim ich zarządzeniom, w szczególności przyjmuje na siebie całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, tak z kierowcą lub mechanikiem, jakoteż z osobami trzeciemi, oraz zobowiązuje się w żadnym wypadku nie dochodzić swych mniemanych praw w drodze sądowej.

Każdy zawodnik (zgłaszający samochód) obowiązany jest zaasekurować się od wypadku i od odpowiedzialności cywilnej.

§ 10. *Odpowiedzialność Ł. A. K.*

Łódzki Automobil-Klub nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, tak z kierowcą lub mechanikiem, jak i osobami trzeciemi.

§ 11. *Nagrody.*

Jako nagrody przewidziane są:

1) Nagroda Automobilklubu Polski za najlepszą bezwzględną szybkość dnia.

2) Nagroda Łódzkiego Automobil-Klubu za najlepszy wynik według ustanowionego handicap'u obli-

czonego na podstawie danych technicznych. Ustanowieniem warunków handicap'u zajmie się specjalna Komisja pod przewodnictwem Komandora i Gremjum Komisarzy. Ubiegać o tę nagrodę mogą się tylko samochody, odpowiadające wymaganiom kategorji sportowej (turystycznej, Regulamin Międzynarodowy A. I. A. C. R. aneks III).

3) Nagroda Prezesa Ł. A. K. p. Karola Wilhelma Scheiblera dla członka jednego z Klubów Automobilowych Polskich na własnym samochodzie i który nie zdobył nagrody Automobilklubu Polski.

4) Nagroda Vice-prezesa Ł. A. K. p. Karola Steinerta dla członka jednego z Klubów Automobilowych Polskich na własnym samochodzie i który nie zdobył nagrody ad pkt. 3.

5) Nagroda Vice-prezesa Ł. A. K. p. Tadeusza Sułockiego dla Pani, która osiągnie największą szybkość dnia, a nie zdobyła żadnej z poprzednich nagród.

6) Nagroda p. Kazimierza Poznańskiego dla członka jednego z Polskich Klubów Automobilowych, który osiągnie największą szybkość na samochodzie zamkniętym (limuzyna, conduite interieure etc.).

7) Nagroda p. Roberta Schweikerta dla członka Ł. A. K. za najlepszy wynik dnia.

8) Zwycięzca w każdej kategorji otrzymuje plakietę srebrną i dyplom.

9) Każdy uczestniczący w wyścigu samochodowym, który odbył wyznaczony bieg bez względu na osiągnięty wynik, otrzymuje bronzową plakietę i dyplom.

O ileby w jednej z kategorji stawał tylko jeden współzawodnik może on otrzymać nagrodę w danej kategorji, o ile osiągnięta przez niego szybkość będzie wyższą o 10% od najlepszej osiągniętej szybkości w niższej kategorji.

W razie zgłoszenia dalszych nagród, regulaminy ich będą ogłoszone przed wyścigami.

Wyniki zaś zostaną opublikowane dnia 20 maja o godzinie 21.30.

Rozdanie nagród nastąpi tegoż dnia.

§ 12. *Władze wyścigu.*

Wyścigi prowadzi z ramienia Ł. A. K. Komandor p. inż. Karol Kauczyński i Vice-Komandor p. Cezary Ramisch, jako jego zastępca.

Gremjum Komisarzy Sportowych (Jury) składa się z Komandora i delegata Automobilklubu Polski oraz po jednym z delegatów pięciu Klubów afiljowanych to jest:

Krakowskiego Klubu Automobilowego — p. Dr. Macudziński.

Łódzkiego Automobil-Klubu — p. Franciszek Leonhardt.

Małopolskiego Klubu Automobilowego — p. Mieczysław Teodorowicz.

Śląskiego Klubu Automobilowego — p. Józef Gawrych.

Wielkopolskiego Automobilklubu — p. Stefan Głowiński.

W razie nieobecności delegata jednego z Klubów afiljowanych wchodzi na jego miejsce dalszy delegat Ł. A. K.

§ 13. *Reklamacje.*

Wszelkie Reklamacje winny być podane pisemnie i doręczone na ręce Komandora lub jego zastępcy na miejscu, jednak nie później, jak w ciągu godziny.

Reklamacje odnoszące się do ważności zapisów kwalifikacji zawodników, lub kierowców, winny być złożone do godziny 15-ej dnia 19 maja, w Komisji Sportowej Ł. A. K. dla Gremjum Komisarzy. (Punkt 211 Og. Rg. Sp. A. I. A. C. R.).

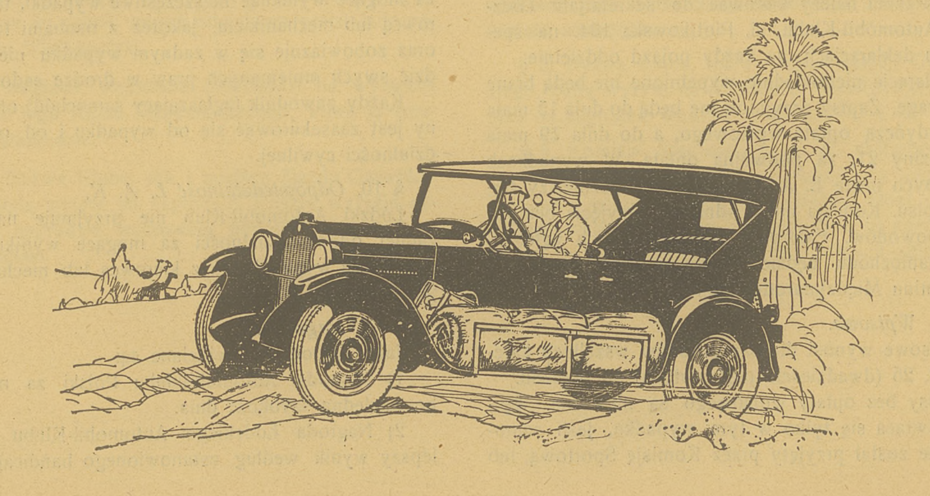
Wszelkie zażalenia i protesty co do decyzji Komisarzy Sportowych należy wnosić w myśl § 214 Rg. Gen. Sport. A. I. A. C. R.

Protesty odnoszące się do klasyfikacji współzawodników, należy składać najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu prowizorycznych wyników konkursu, na ręce Gremjum Komisarzy Sportowych (Jury), potwierdzając je pisemnie w ciągu dalszych 24 godzin.

Reklamacje winny być składane z załączeniem Zł. 100.— która to suma podlega zwrotowi o ile zażalenie zostanie uznane za słuszne.

§ 14.

W wypadkach nieprzewidzianych przez niniejszy regulamin, decydująco i ostatecznie rozstrzyga Gremjum Komisarzy (Jury) wyścigu.





Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

Godziny urzędowania 9 — 18.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Jana 11, telefon 23-86.

Godziny Sekretarjatu: 10—2 i od 5—7.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6, telefon 22-39.

URZĘDOWE

Magistrat miasta Sosnowca donosi w ślad za pismem z 25 lutego 1928 r. L. Dz. A. 4092/86, o zamknięciu ruchu kołowego w części ul. 1 Maja w Sosnowcu z powodu budowy kanału, że ruch ten otwarto z powrotem dnia 23 marca 1928 r.

Powiat Poznański uruchomił roboty około budowy drogi gminnej w Chartowie w odcinku od drogi gminnej Poznań — Kobylepole w kierunku szosy okrężnej, wiodącej do Żegrza. Ukończenie odnośnych robót przewiduje się na 10 marca 1929 r.

W czasie trwania wyżej wymienionych prac *będzie* publiczny ruch komunikacyjny wstrzymany.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Jarocinie donosi, że z powodu przebudowy mostu drewnianego w Robakowie na szosie z Robakowa w kierunku na Czołnochów, zamyka się przejazd przez most od 10 do 30 kwietnia r. b. Komunikacja kołowa z Robakowa do Grabin i odwrotnie odbywać się może na czas przebudowy, drogą objazdową przez podwórze folwarku w Robakowie i dalej przez folwark Gorzyce.

Wydział Powiatowy w Strzelnie podaje do ogólnej wiadomości, że z powodu budowy mostu przez kanał w Młynicach, zamyka się aż do odwołania drogę od Młynic do Starczewa Fol. do publicznego użytku.

Wykaz samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w m-cu marcu 1928 r. według marek fabrycznych.

Nr. porz.	MARKA FABRYCZNA	I l o ś ć: Osobowe — użyteczności wł.	Osobowe — dorożek	autobusów	ciężarowych	motocykli	specjal.	Ogółem
1	Austro Daimler . . .	2	1	—	—	—	—	3
2	B. S. A.	—	—	—	—	1	—	1
3	Berliet	1	1	—	1	—	—	3
4	Buick	6	—	—	—	—	—	6
5	Citroën	5	2	—	1	—	—	8
6	Chevrolet	8	21	—	10	—	—	39
7	Chrysler	11	—	—	—	—	—	11
8	Cadillac	1	—	—	—	—	—	1
9	Daimler Mercedes . .	—	—	—	1	—	—	1
10	Delahaye	—	—	—	1	—	—	1
11	Dodge	1	—	—	—	—	—	1
12	Donnet	—	1	—	—	—	—	1
13	Essex	2	—	—	—	—	—	2
14	Fiat	4	—	—	—	—	—	4
15	F. N.	—	—	—	—	1	—	1
16	Ford	4	1	—	3	—	—	8
17	Garford	—	—	—	1	—	—	1
18	Harley Davidson . . .	—	—	—	—	3	—	3
19	Hotchkiss	1	—	—	—	—	—	1
20	Itala	1	—	—	—	—	—	1
21	La Salle	2	—	—	—	—	—	2
22	Lorraine Dietrich . . .	1	—	—	2	—	—	3
23	Laurin Klement . . .	—	1	—	—	—	—	1
24	Minerva	1	—	—	—	—	—	1
25	Monet et Goyon . . .	—	—	—	—	1	—	1
26	Morris	2	5	—	—	—	—	7
27	Opel	—	3	—	—	—	—	3
28	Overland	3	—	—	—	—	—	3
29	Perl	—	—	1	—	—	—	1
30	Peugeot	2	3	—	—	—	—	5
31	Ralf Stetysz	1	—	—	—	—	—	1
32	Renault	4	19	—	—	—	—	23
33	Steyr	3	—	—	—	—	—	3
34	Tatra	3	6	—	—	—	—	9
35	Terrot	—	—	—	—	1	—	1
36	White	—	—	—	1	—	—	1
37	Unic	—	5	—	—	—	—	5
	Razem . . .	69	69	1	21	7	—	167
	Zarejestr. do 1/I 28 r. .	2188	1925	15	862	471	8	5469
	„ „ 1/II 28 r. .	39	63	—	8	3	2	115
	„ „ 1/III 28 r. .	25	55	3	12	3	2	100
	Ogółem do 1/IV 1928 r.	2321	2112	19	903	484	12	5851
	Przerejestrow. na wojew. w m-cu marcu . . .	32	13	—	6	5	—	56
	Pozostaje na dz. 1/IV .	2289	2099	19	897	479	12	5795


GOODYEAR
Najznaczniejsze imię przemysłu gumowego
Spójrzcie na ślad powyższy! Jakże przekonywająco świadczy on o trakcji, jak każdy blok profilu opony ALL WEATHER chwyta grunt.
Ta nadzwyczajna pewność, połączona z długotrwałością oraz większą wygodą, sprawiła, że GOODYEAR zajmuje wyróżnione miejsce, jako najdoskonalsza opona.
GOODYEAR
Najdoskonalsza opona świata.



Wnętrze pawilonu № 7, w którym mieściła się podczas tegorocznych Targów Lipskich międzynarodowa wystawa samochodowa.

Pawilon Nr. 7

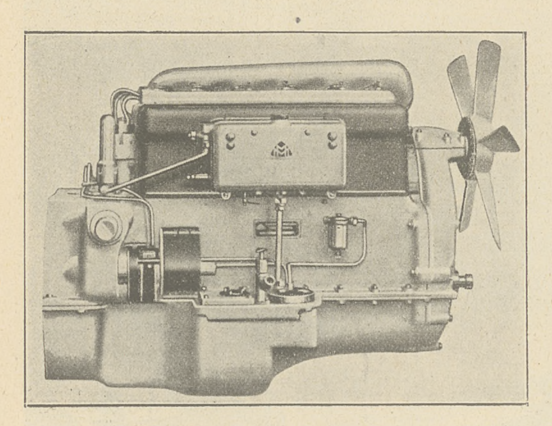
(KORESPONDENCJA WŁASNA „AUTA").

JESZCZE w początku grudnia ubiegłego roku plac, na którym stanęła wielka hala wystawowa, oznaczona № 7, był pusty. W tym właśnie okresie czasu decyzja dyrekcji Targów Lipskich postanowiła wydrzeć Berlinowi przywilej dorocznych reprezentacji samochodowych i po raz pierwszy zorganizować na terenie targów wiosennych wystawę samochodową. Ten pierwszy próbny strzał udał się Lipskowi. Nie znaczy to jednak, by berlińskie stoiska Kaiserdamm'u przepadły. To, co nam pokazał Lipsk, miało charakter wybitnie targowy, ekonomiczny, podczas gdy Berlin wzbudza przedewszystkiem zainteresowanie konstruktorów. Powtóre, Lipsk ograniczył się jedynie do samochodów użytkowych, a i w tym wypadku, gdyby zamierzał podjęte zadanie prolongować, i tak wypadłoby imponujące już dziś rozmiary pawilonu zwiększyć: samochody ciężarowe zajmują okrutnie wiele miejsca...

W przeciągu niespełna trzech miesięcy stanął budynek o długości 150 mtr. i szerokości 114 mtr., kryty szklanym dachem. Konstrukcja gmachu jest technicznie ciekawą z tego bodaj powodu, iż poprzeczne belki, podtrzymujące dach, konstruowane są z jednego bloku żelazo-betonowego każda i waga ich obliczana jest na tony. Dostęp światła dziennego zapewniony jest w stopniu najzupełniej wystarczającym przez ów szklany dach, zaś światła sztucznego w ilości bardzo dużej dostarcza sześć potężnych jupiterów. Na 17.000 metrów kwadratowych powierzchni użytkowej zarezerwowano lwią część pod stoiska firm samochodowych, wzdłuż zaś ścian ulokowały się firmy branży akcesoryjnej. O wysokości budynku świadczy fakt, iż samochód pożarniczy Magirus stał w nim z całkowicie rozsuniętą drabiną, na której kokieteryjnie powiewała wielka chorągiew z marką fabryczną.

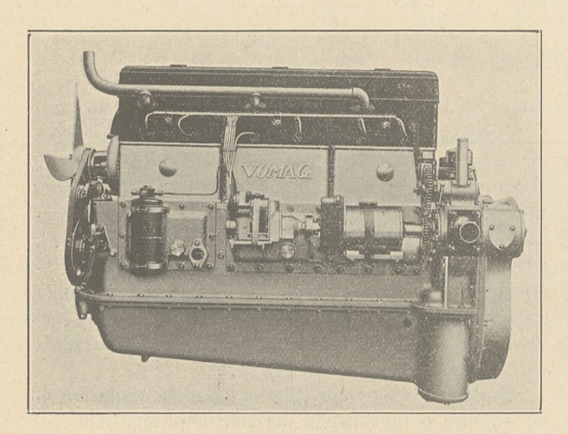
Stoiska akcesorji nie dały w zasadzie wiele nowego — prócz pomysłowego ich zainstalowania. Do rzędu tych, które większą na siebie zwracały uwagę, zaliczyć wypada przedewszystkiem niezmiernie oryginalne stoisko fabryki łożysk kulkowych Fichtel & Sachs. Znakomicie wyważona kulka stalowa miała za zadanie wypadać z naczynia, trzymanego przez bronzową statuę, odbić się o rodzaj metalowej odskoczni, przeskoczyć przez środek ad hoc ustawionego łożyska kulkowego, odbić się o odskocznię drugą i wpaść w czeluść następnego łożyska kulkowego. Niemniej efektownem było stoisko Związku Producentów Benzolu. Nad każdym z trzech czynnych tłoków, poruszających

się w cylindrach, gdzie zapłon imitowała zapalająca się za pomocą mechanizmu zegarowego żarówka, umieszczono trzy zbiorniki o pojemności 10 litrów każdy. W pierwszym znajdowała się „benzyna“, w drugim „benzol“, w trzecim wreszcie paliwo benzolowe wystawców. Automatycznie zapalające się napisy wskazywały, które z trzech gatunków paliwa trwa najdłużej. Rzecz prosta, iż cała aparatura wskazywała dobitnie przewagę produktu wystawców nad innemi, dowo-



Sześciocylindrowy silnik autobusowy Maybach.

dząc — przynajmniej napisami — iż tam, gdzie zwykła benzyna starcza zaledwie na 100 klm., wywołując w dodatku stukanie silnika — tam paliwo wystawców starcza na 142 klm., przyczem o stukaniu silnika nie może być mowy. Wreszcie znane nam firmy Zeiss'a,

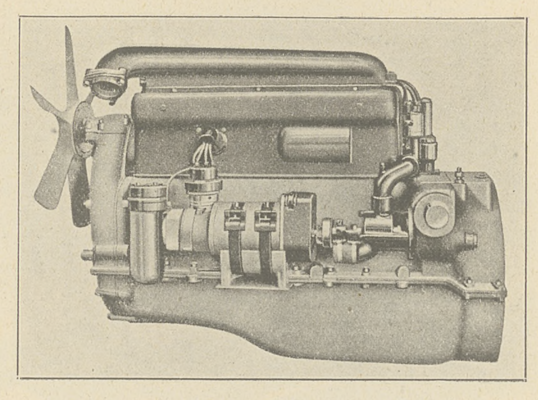


Sześciocylindrowy silnik Vomag 130 KM.

Bosch'a, Riemann'a i długi szereg innych uzupełniały znany ze wszystkich większych wystaw poczet wystawców działu akcesorji.

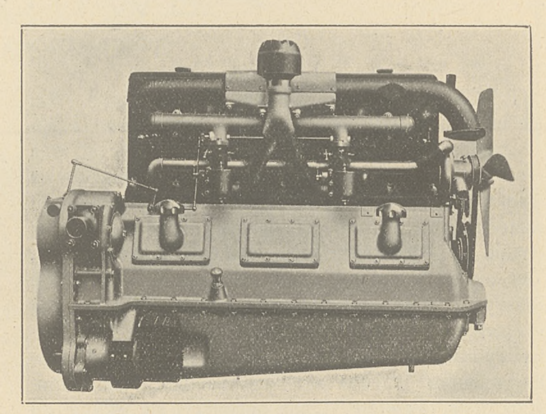
Jakkolwiek, jak zaznaczyłem, wystawa pomyślana była przedewszystkiem, jako targi i przez to samo w zasadzie swej pozbawiona była specjalnie ciekawych nowości konstrukcyjnych, niemniej jednak kilka fabryk samochodów ciężarowych zdobyło się na pokazanie rzeczy zaiste ciekawych. Techniczne sprawozdanie z wystawy znajdą ciekawi w miesięczniku „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy“ i tam też ich odsyłam, z kolei zaś rzeczy przechodzę do sprawy autobusów, postawionych na wystawie lipskiej w sposób naprawdę zachwycający.

Wielokrotnie już podkreślałem — i dziś powtarzam to samo — iż, mówiąc o niemieckim przemyśle samochodowym, stwierdzić należy, że poszedł on po linji najmniejszego oporu: poddał się wpływom amerykań-



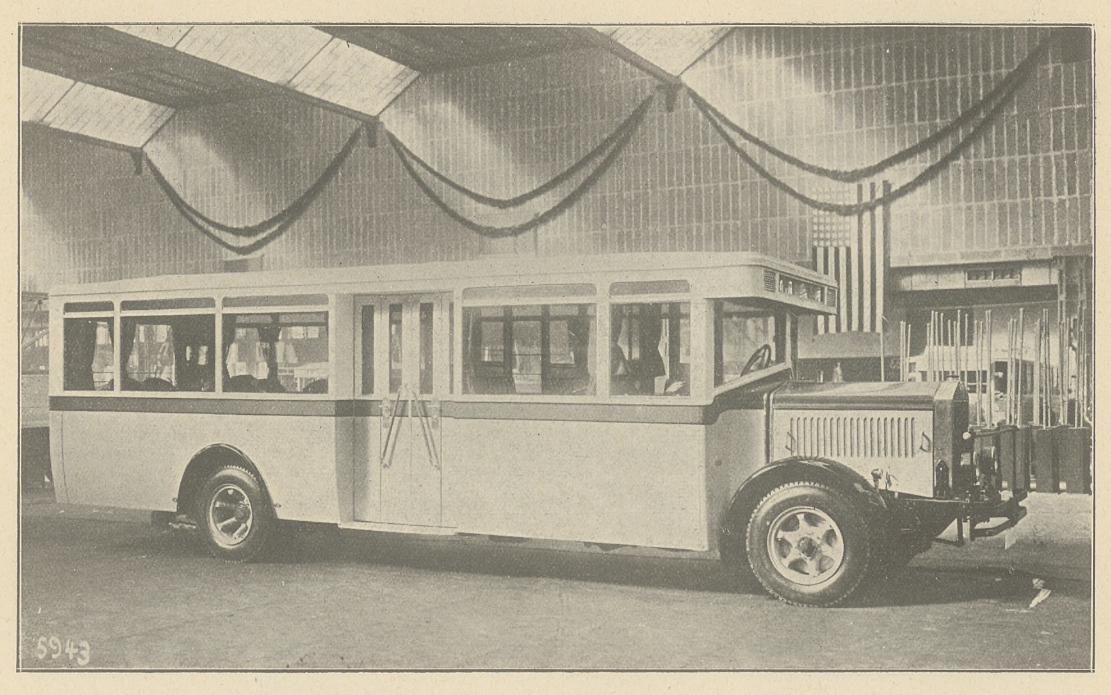
Silnik autobusowy Maybach od strony wydmuchu.

skim. Wpływy te znać na wszystkich wystawionych autobusach, których wspólnemi cechami są: znaczne obniżenie podwozia, prostota rozwiązań konstrukcyjnych, zastosowanie redukcji, zwiększenie pojemności silników i zmniejszenie liczby ich obrotów, dążenie



Sześciocylindrowy silnik Vomag od strony karburatora.

do przeciętnej szybkości 60 klm/godz. i wreszcie sześć cylindrów. Naogół wszystkie marki hołdowały tym zasadom, jakkolwiek wystawiono kilka podwozi i gotowych autobusów czterocylindrowych. Zaliczyć do nich należy autobus marki Daag o pojemności 7236 ccm, osiągający przy 725 obr./min. moc 60 KM i szybkość 41 klm./godz., przeznaczony, w zależności od wykonania, na 22 — 35 miejsc siedzących; autobus marki Dürkopp o pojemności cylindrów 6882 ccm., osiąga-



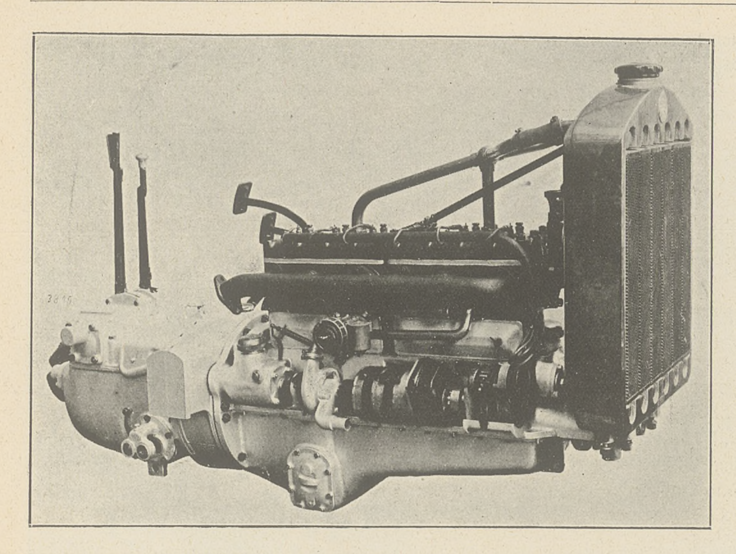
Autobus Vomag, z silnikiem 80-konnym, wartości 45.000 marek, ofiarowany królowi Amanullah'owi.

jący przy 1200 obr./min. moc 60 KM i szybkość 42 klm./godz., obliczony znów w zależności od nadwozia na 20 — 30 miejsc siedzących; mały autobus marki Hansa-Lloyd, typu „Express" o podobnej charakterystyce, takiż mały Magirus, oraz MAN, typu NON o niezmiernie niskiem i kształtnem podwoziu i szereg innych. Autobusy te, jakkolwiek wykonane nader starannie i znajdujące zastosowanie w wielu przedsiębiorstwach komunikacyjnych, mniej zwracały uwagę od potężnych, z przepychem luksusu budowanych, wielkich autobusów, przeznaczonych bądź to na komunikację miejską, bądź też zamiejską.

Na pierwszy plan wysuwały się tu fabrykaty marek: Büssing, Daimler-Benz Werke, Dürkopp, Henschel, Krupp, Magirus, MAN, NAG, Vomag. Wielkie autobusy wszystkich tych marek budowane są na trzy osie. Karoserje jedno lub dwupiętrowe, w zależności od przeznaczenia samochodu na miasto lub szosę. Trwałość i solidność budowy daje się zauważyć wszędzie, jakkolwiek nie należy zbytnio przeceniać wartości niemieckich autobusów. To natomiast, co rzuca się w oczy i nie da się zaprzeczyć, to luksus wewnętrzny. Wystawcy chętnie zapraszają przedstawicieli prasy do wewnątrz autobusu i trudno nie przyznać im, iż w luksusowych autobusach czołowych niemieckich firm czuje się człowiek, jak w najwykwintniejszym wagonie restauracyjnym. Do rzędu takich „cudów" wyszukanego komfortu zaliczyć należy przedewszystkiem autobusy Daimler-Benz (Mercedes), Büssing i Vomag. Siedzenia szerokie, wygodne, obliczone doskonale na dwie osoby. Całe wnętrze kryte skórą. Doskonałe oświetlenie, wazoniki do kwiatów, prześliczne popielniczki, podobne do kolejowych stoliki pomiędzy siedzeniami, centralne ogrzewanie, ładne i efektowne dywany na podłogach — oto cechy, składające się na całość, mo-



Polewaczka samochodowa Kruppa wyrzuca strumienie wody pod bardzo dużem ciśnieniem, zmiatając brud i kurz, jak szczotką.



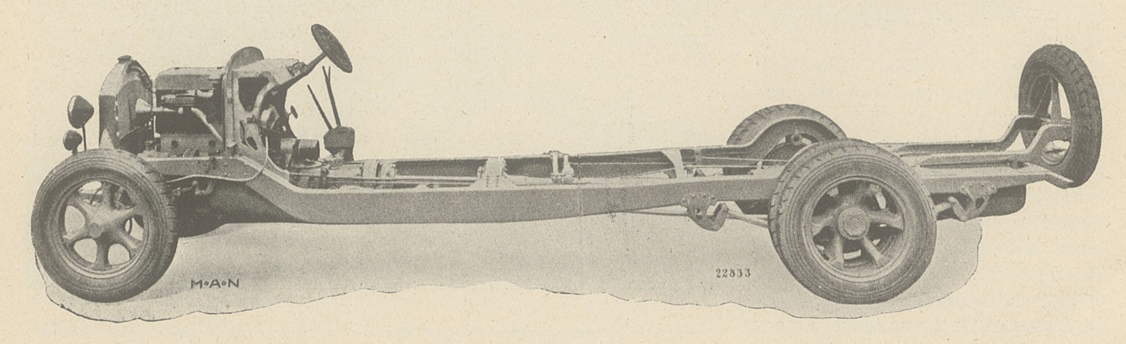
Silnik Mercedes na podwozie $2^1/_2$ tonnowe.

gącą zadośćuczynić wybrednym nawet gustom. Nic tedy dziwnego, że zdecydowali się Niemcy na podarowanie jednego z takich autobusów, wartości sprzedażnej 45.000 Mk., bawiącemu w czasie wystawy w Lipsku królowi Amanullah'owi. Ten jednak nie dał się wziąć na kawał: nic nie zakupił, kazał sobie jedynie złożyć oferty i przyobiecał odpowiedź po powrocie z Anglji. Jak już dziś wiemy, zakupy tam właśnie poczynił...

Niezmiernie interesującym działem wystawy były samochody użytkowe i podwozia, dla nich przeznaczone. Rozmachem wielkości i czystością wykonania zwracały tu uwagę przedewszystkiem wspomniane już fabrykaty firmy Magirus. Firma ta wyspecjalizowała się w dziedzinie samochodów pożarniczych, a wystawiła interesujące konstrukcyjnie: drabinę oraz dwie sikawki. Wielką cyfrą wystawionych samochodów przewozowych szczyciła się firma Opel, karosująca swe podwozia na przeróżne sposoby, zaś w zachwyt wprawiało lśniące i całkowicie na biało lakierowane podwozie samochodu, przeznaczonego do polewania ulic, pochodzące z wytwórni Mercedes. Mówiąc o podwoziach, wspomnieć tu jeszcze należy, iż wystawione podwozia odznaczały się wielkiemi długościami, dochodzącemi do 10,5 mtr. Dzięki jednak stosowaniu przez przemysł niemiecki stosunkowo lekkich metali do produkcji, wielkości podwozi nie wpływają znacznie na zwiększenie wagi. Dla przykładu podaję, iż najdłuższe z wystawionych podwozie Vomag o długości 10,5 mtr. waży niespełna 4.000 kg., a zaopatrzone jest w silnik o mocy 130 KM.

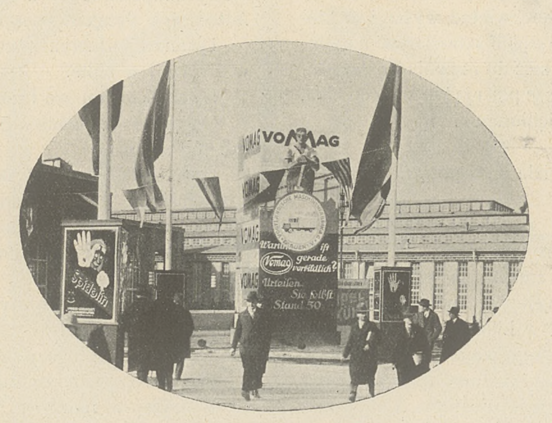


Sześciokołowy omnibus miejski Büssing.



Podwozie $3^1/_2$ tonnowe M. A. N.

Gdy podchodziłem do stoiska Maybach'a, spodziewałem się rzeczy rewelacyjnych. Przyznaję, iż silniki tej fabryki oglądałem po raz pierwszy — zawód mój jednak był bolesny. Przedewszystkiem nie zastałem na wystawie owego znanego i tak (może słusznie) reklamowanego silnika Maybach'a, jaki stosuje on na swych samochodach osobowych. Pokazano natomiast szereg silników normalnych, czterobiegowych, z których niejeden znajduje zastosowanie na podwoziach innych marek, oraz jedną — na pozór — ciekawą rzecz: silnik z dwiema skrzynkami przekładniowemi. Jeden lewarek działa na cztery biegi, drugi zaś daje przesuwać się jedynie w przód i w tył. Przesunięcie tego drugiego lewarka pozwala bądź to na natychmiastowe zmniejszenie liczby obrotów, jaką mieliśmy przy wykonaniu tej czynności, przyczem szybkość wozu nie zmniejszy się, bądź też na przejście na znacznie zwiększoną liczbę obrotów. Kierownik stoiska długo a szeroko opowiada przybyszom o tym najnowszym wynalazku niewątpliwie genjalnego inżyniera niemieckiego. Opowiada... gdy jednak zastanowić się nieco dłużej, nie trudno dojść do wniosku, iż „to wszystko już było..." Jest to poprostu silnik o ośmiu biegach i Citroën-Kegress'y zdawna zaopatrzone są już w taką konstrukcję.

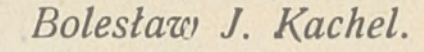


Fragment z Targów Lipskich.

Rewelacją natomiast jest Knorr. Budowane przez tę fabrykę systemy hamulcowe znajdują zastosowanie dziś już powszechne, przyczem stosowane one być mogą nietylko na samochodach pojedyńczych, lecz i szeregu całym przyczepek. Na stoisku Knorra zapewniano, iż doświadczenia czynione z hamulcami na dziesiątej przyczepce do danego wozu, dały wyniki doskonałe: zarówno pierwsza przyczepka, jak i dziesiąta, hamowane były jednakowo pewnie. Tak przynajmniej zapewniano.

Kończąc tę krótką opowieść o pierwszych lipskich targach samochodowych, należy uzupełnić ją stwierdzeniem, iż — jakkolwiek miały one w tytule wyrażenie „międzynarodowe" — fabryki zagraniczne reprezentowane były jedynie przez Steyr'a, Ford'a, Citroën'a, G. M. C. i Renault. Ta ostatnia marka cieszyła się wśród zagranicznych największem zainteresowaniem i popytem.

Bolesław J. Kachel.



Rezultaty pracy, wytrzymałości i inicjatywy.

FABRYKI Peugeot już w roku 1865 zatrudniały przeszło 500 robotników, jak na owe czasy niebywałą wprost liczbę. Produkcja, wzrastająca w szybkiem tempie, obejmowała coraz to nowe dziedziny dla swej wytwórczości, a w miarę rozwoju, ilość fabryk wciąż się powiększała.

Począwszy od 1885 r. fabryki zaczęły produkować bicykle, a potem rowery. Popyt, którym się ten nowy artykuł lokomocji cieszył, pociągnął za sobą budowę fabryk w Beaulieu, skąd mamy dzisiaj setki tysięcy welocypedów produkcji rocznej.

W 1889 r. Peugeot, zatrudniający wówczas już 2000 robotników, wystawił artykuły swojej produkcji w Galerji Maszyn w Paryżu. Powszechną uwagę zwracał szczególny przedmiot, pewien rodzaj trzykołowca (tricycle), zaopatrzony w kocioł i motor parowy Serpollet. Zwiedzający wystawę spoglądali na tę dziwaczną maszynę z nieukrywanym sceptycyzmem.

Konserwatyzm przedwojenny trwał nadal. Peugeot jednak przewidział zmechanizowanie lokomocji, rzucił się odważnie naprzód i rozpoczął produkcję automobili.

Opisać pierwsze próby w tej dziedzinie, jest to opowiedzieć całe dzieje automobilizmu. Trzeba więc to ująć w paru słowach. W 1889 r. wyprodukowano pewien gatunek potwora, mogący zaledwie poruszać się na przestrzeni paru kilometrów. W niecałe 2 lata potem, w 1891 r. Peugeot stwarza solidny typ wozu z motorem Daimler, który bez wielkich trudności przebywa drogę z Valentigny koło Doubs, do Brest i z powrotem, t. j. 2.500 klm. ze średnią szybkością 15 klm. na godzinę.

Od tych heroicznych prób twórczości, Peugeot postępuje naprzód krokami olbrzyma. Rok 1894 przynosi już raid z Paryża do Rouen. Rok 1895 — z Paryża do Bordeaux. Automobilizm dochodzi do takiego rozrostu, że już w r. 1899 wytwarza się konieczność rozgałęzienia fabryk Peugeot. Podobnie jak w 1850 r. następuje rozdział fabryk. Dom macierzysty zatrzymuje stare fabryki, T-wo Automobili Peugeot, otwiera nowe, w pobliżu których powstają warsztaty w Audincourt i w Sochaux.

Oba te przedsiębiorstwa prosperują równomiernie. W 1910 r. T-wo Automobilowe obejmuje warsztaty w Beaulieu i w połączeniu z wytwórnią automobili, fabrykuje welocypedy. W 16 lat później uniezależnia się ta ostatnia fabrykacja na skutek założenia „Société

des Cycles Peugeot", wywołanego warunkami ekonomicznemi.

W przededniu wojny, T-wo Automobili Peugeot jest już u szczytu rozwoju. Posiada 3 fabryki w Doubs, jedną w Lille, poważne instalacje w Paryżu i dobrze zorganizowane, a rozległe filje. Świetne wyścigi, w których firma Peugeot przynosi triumf sztandarowi narodowemu, przyczyniają się również do rozwoju Towarzystwa. Tysiączne rzesze robotnicze pracują bez wytchnienia.

Powstało wielkie przedsiębiorstwo.

Wojna o mało nie zachwiała tego potężnego przedsiębiorstwa.

Sytuacja w roku 1919 przedstawiała się następująco: warsztaty w Doubs posiadały materjał zużyty intensywną pracą, a zresztą materjał ten, zastosowany do potrzeb wojennych, nie mógł służyć dla innych celów. Z fabryki w Lille pozostały jedynie mury. Warsztaty paryskie zmontowane w czasie wojny, były tylko prowizorycznemi. Personel przedwojenny powracał zwolna. Większa część wyginęła. Całą administrację handlową — należało zreorganizować.

Przeszłość była w ruinie — graficzne wykresy stanu ekonomicznego uległy wstrząśnieniu, podobnie do barometru w czasie burzy. Równowaga przedwojenna zachwiana kompletnie. Dowóz niedostateczny. Artykuły pierwszej potrzeby rozrzedzone. Wartość waluty codzień inna. Jednem słowem spiętrzenie się przeszkód, przed sobą — niewiadome. Wydawałoby się ustalenie jakiegokolwiekbądź programu niemożliwe. Mimo to już w 1920 r. program został nakreślony.

Wielkie przedsiębiorstwo przemysłowe, mające za sobą przeszłość pracy — jest jakby małem państwem. Ma ono w sobie niepożyte zasoby żywotności, pozwalające przetrzymać najgorsze kataklizmy, idąc wciąż naprzód, a w chwili krytycznej znajdzie zawsze odpowiednich ludzi.

W roku 1927 czyli w 8 lat po wojnie, pomimo niesłychanych trudności, wywołanych przez wojnę, T-wo Automobili Peugeot osiąga następujące rezultaty:

Dwanaście fabryk wyspecjalizowanych w Paryżu, w Doubs i w Lille.

Dwanaście filji we Francji, pięć zagranicą.

Ogromne instalacje, punkty sprzedażne, budynki itd. w Paryżu.

Dwie stacje podług ostatnich wymagań techniki, specjalnie do wysyłki transportów.

20.000 osób zatrudnionych, łącznie z ajentami.

120 hektarów terytorjów fabrycznych, setki domów robotniczych.

10.000 maszyn, motory o sile 35.000 KM., produkcji 40 miljonów kwH.

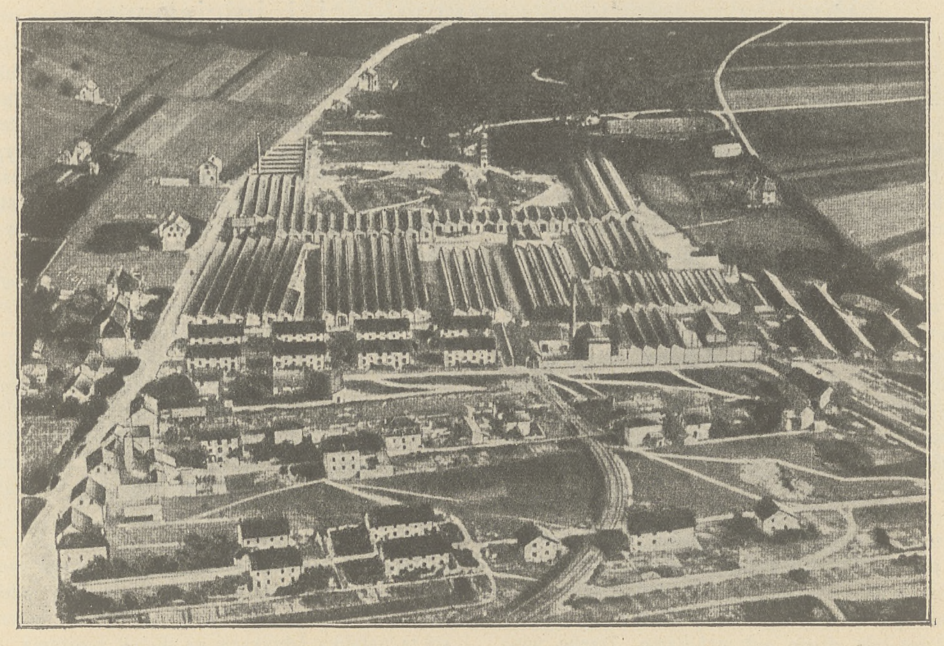
2.500.000 mtr.^{3} gazu zgęszczonego.

Wysokość produkcji do 50.000 wozów rocznie, nie licząc motorów morskich, łódek, wózków obserwacyjnych (vedettes), wehikułów, poruszanych gazem, wozów ciężarowych itd.

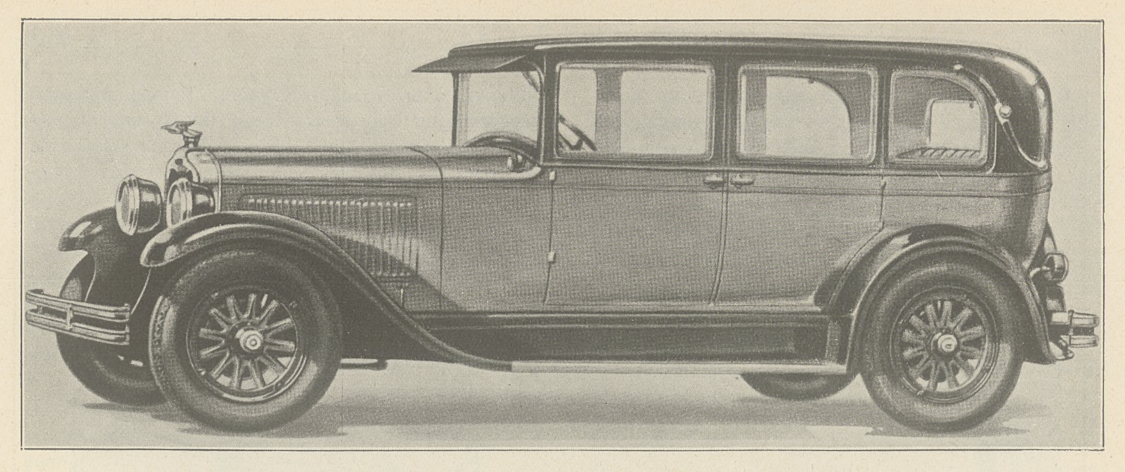
Dopełniając powyższe, należy jeszcze wymienić fabryki:

T-wa les Fils de Peugeot Frères z Valentigney i z Terre — Blanche, Pont-de Roide eksploatowane przez PP. Peugeot & Cie., w końcu fabrykę w Beaulieu, należącą do „Société des Ocles Peugeot", obecnie w pełnym rozwoju.

Oto rezultaty, do jakich doszła w przeciągu stu lat skromna fabryka pił, powstała w 1819 r. w Sous — Crètet, koło d'Hèrimoncourt, założona przez Jean Pierre i Frèdèric Peugeotów.



Fabryka Peugeot w Audincourt.



Luksusowa kareta czterodrzwiowa na podwoziu Oakland „Cosmopolitan Six".

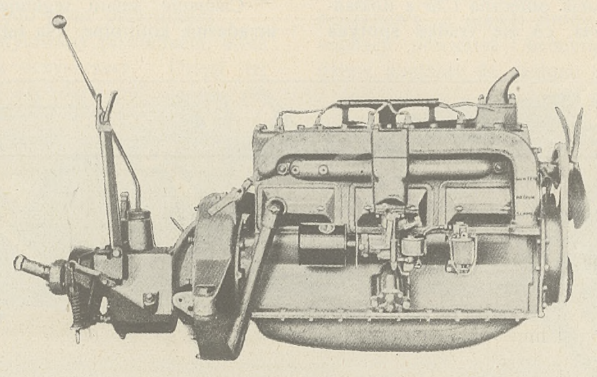
Samochód Oakland „Cosmopolitan Six"

JEST RZECZĄ powszechnie wiadomą, że pojawienie się na rynku nowego modelu samochodu wywołuje prawdziwą sensację tylko w tym wypadku, jeżeli model ten wypuściła znana i głośna fabryka. Firma mała i nieznana może zbudować wóz ze wszech miar godny uwagi, może obudzić zainteresowanie fachowców, jednak nigdy nie zdoła wzniecić powszechnego zaciekawienia.

Powodem takiego stanu rzeczy jest wiadomy wszystkim fakt, że w dzisiejszych czasach jedynie potężna jednostka przemysłowa może zapewnić nabywcy najlepszy towar po najniższej cenie. Żadna mała fabryka nie potrafi produkować samochodów tak tanio i tak przytem precyzyjnie, jak firma, należąca do potężnego koncernu i mająca, dzięki temu, do swego rozporządzenia fantastyczne nieraz kapitały.

Amerykańska fabryka Oakland, należąca do największego na świecie koncernu General Motors, znajduje się właśnie w tem szczęśliwem położeniu, iż może się nie liczyć z kosztami, jakich wymaga opracowanie nowego modelu. To też nowy wóz sześciocylindrowy, zbudowany przez fabrykę Oakland, jako model na rok 1928, jest prawdziwie idealnym samochodem.

Przy budowie jego postawiono sobie za zadanie stworzyć wóz średniej wielkości, któryby jednak komfortem i zupełnem bezpieczeństwem dorównywał największym maszynom, a równocześnie wykazywał ekonomję i wygodną obsługę, czyli cechy, charakteryzujące małe samochody. Postarano się także, aby wóz ten posiadał tę samą piękność linji i kolorów, ten sam elegancki wygląd zewnętrzny i to samo luksusowe wewnętrzne wykończenie, jakie znajdujemy jedynie w znacznie droższych samochodach. Zwrócono nakoniec baczną uwagę na to, aby samochód ten przystosować do pracy we wszelkich warunkach. Stąd też pochodzi jego nazwa „Cosmopolitan Six", oznaczająca, iż wóz ten pracować będzie nienagannie we wszystkich krajach, bez względu na klimat i stan dróg, i że służbę swą pełnić będzie równie dobrze i wytrwale zarówno na piaskach pustyni, jak i na najtrudniejszych drogach górskich, zarówno w dalekich podróżach szosowych, jak i w natłoczonych pojazdami miastach.



Sześciocylindrowy silnik Oakland.

Ażeby nowy Oakland mógł odpowiadać wszystkim wymaganiom i warunkom pracy, wyposażony on został w silnik o dużej wydajności i wielkiej elastyczności. Silnik ten posiada sześć cylindrów o wymiarach 82,55 $\times$ 107,95 mm., co daje litraż 3470 cm.³ i moc 55 koni przy 2800 obrotach na minutę. Cylindry odlane są w jednym bloku wraz z górną częścią karteru. Zawory umieszczone są z boku. Odejmowana głowica cylindrów posiada specjalną nową formę, zastosowaną po raz pierwszy przez fabrykę Oakland. Dzięki tej głowicy, komora wybuchowa posiada taki kształt, że niewyparowane cząstki benzyny zostają po niej rozproszone, przyczyniając się do równomiernego zapłonu mieszanki i usuwając możliwość stukania w silniku. Poza tem forma głowicy wpływa dodatnio na ciche funkcjonowanie silnika.

Wał korbowy jest bardzo masywny, gdyż ciężar jego przekracza 35 kg. Jest on osadzony na czterech szerokich łożyskach. Wraz z kołem rozpędowem jest wał korbowy wyważony statycznie i dynamicznie. Pomimo to wyposażono go jeszcze w przeciwwagi dla sprowadzenia wibracyj do najniższych granic.

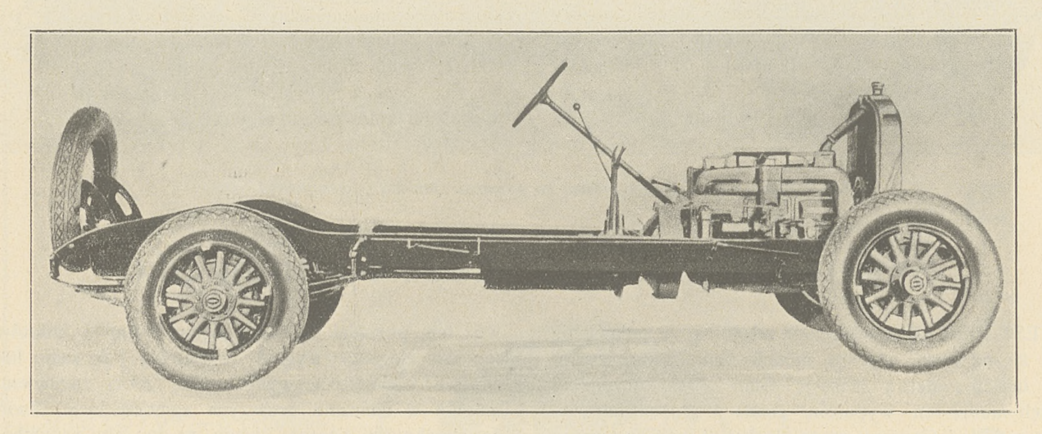
Wał rozrządczy, napędzany przez krótki łańcuch, obraca się na czterech łożyskach. Wszystkie łożyska w silniku odznaczają się nadzwyczaj dokładnem wykończeniem, gdyż tolerancja wynosi zaledwie $^5/_{10000}$ cala.

Zapalanie przy pomocy dynamo i dystrybutora z automatyczną regulacją momentu zapłonu. Przytem jednak możliwą jest regulacja odręczna i to z dokładnością do połowy stopnia, co się rzadko spotyka nawet na najdroższych samochodach. Kable, doprowadzające prąd do świec, są umieszczone w rurze z prasowanej stali, to też niemożliwe jest ich uszkodzenie. Dynamo jest napędzane przy pomocy pasa. Starter, umieszczony z lewej strony silnika, zabezpieczony jest od kurzu i wody.

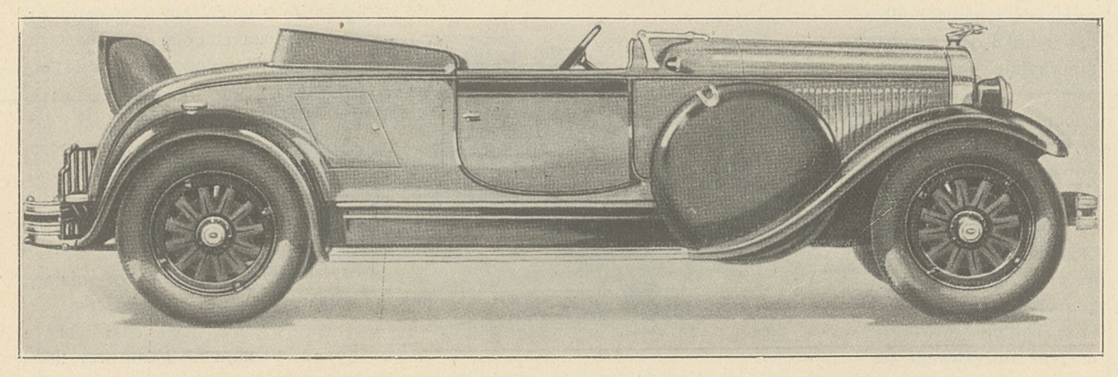
Doskonałe smarowanie silnika zapewnione zostało dzięki temu, że smar dochodzi do łożysk aż trzema drogami: przez rurki smarowe, przez wydrążony wał korbowy i przez rozbryzgiwanie. Pompa smarowa, napędzana od wału rozrządczego, tłoczy smar do pięciu rurek, któremi oliwa stale cyrkuluje w ilości nie mniejszej, jak 100 litrów na 10 klm. Niezmiernie interesującym jest napęd pompki smarowej, a to z uwagi na automatyczne wstrzymywanie biegu silnika w razie uszkodzenia pompki. Jest to w ten sposób uskutecznione, że zarówno pompka, jak i dystrybutor otrzymują napęd od wału rozrządczego przy pomocy jednego trybu ślimakowatego, i w razie, gdy pompka przestanie funkcjonować, napęd dystrybutora automatycznie zostaje wyłączony, świece przestają palić i silnik, naturalnie, zostaje zatrzymany.

Ciśnienie smaru reguluje stale łatwo dostępne urządzenie kontrolne. Na tablicy rozdzielczej znajduje się manometr, wskazujący w każdej chwili ciśnienie oliwy.

Pompka smarowa jest umieszczona z prawej strony silnika w karterze, ale poza obrębem zbiornika smaru i powyżej poziomu oliwy. Dzięki temu otrzymuje się zupełną pewność działania pompki, oraz łatwy do niej dostęp. Smar w swym obiegu przecieka przez kilka filtrów o dużej powierzchni, wykluczającej zatkanie.



Podwozie samochodu Oakland „Cosmopolitan Six".

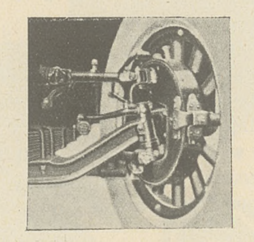


Dwumiejscowy sportowy Roadster na podwoziu Oakland „Cosmopolitan Six".

Całe podwozie nowego samochodu Oakland smarowane jest pod wysokiem ciśnieniem.

System chłodzenia silnika łączy w sobie zalety termosyfonu i pompy. Woda chłodząca jest wpędzana ciśnieniem pompy do tylnej części silnika, skąd płynie do głowicy, gdzie okrąża gniazda zaworów. Przepływając wzdłuż ścianek koszulki wodnej, prąd wody rozdziela się, okrążając cylindry. Te ostatnie są znacznie powolniej ochładzane, aniżeli zawory i głowica, dzięki czemu silnik nie traci ciepła nadaremnie. Jak zatem widzimy, system chłodzenia jest w nowym samochodzie Oakland nadzwyczaj racjonalny, gdyż intensywne chłodzenie mają tylko te części, które są narażone na działanie najwyższych temperatur.

Zupełnie automatycznie działający termostat reguluje obieg wody chłodzącej zależnie od temperatury. Chłodnica, o bardzo eleganckim kształcie, posiada powierzchnię czołową 2700 cent. kwadratowych. Pojemność wszystkich organów systemu chłodzącego wynosi 13,5 litra.


Przedni hamulec samochodu Oakland.

Dopływ benzyny do silnika ze zbiornika o pojemności 50 litrów, mieszczącego się z tyłu podwozia, odbywa się przy pomocy pompki napędzanej mechanicznie. Benzyna przed wejściem do karburatora przechodzi przez filtr. Karburator pionowy posiada regulowane podgrzewanie, podwójną dyszę i automatycznie działające urządzenie akceleracyjne, zapewniające odpowiedni skład mieszanki przy każdej szybkości. Powietrze, dochodzące do karburatora przechodzi uprzednio przez oczyszczacz.

Karter silnika jest wentylowany powietrzem, które również przechodzi przez oczyszczacz. Dzięki tej wentylacji uniemożliwione jest rdzewienie wnętrza silnika, jak również zanieczyszczanie oliwy, którą odnawiać trzeba conajwyżej raz na 3000 klm. Łatwo sobie uświadomić, jakie to pociąga za sobą oszczędności.

Nowy Oakland odznacza się znakomitą konstrukcją przekładni, która pracuje lekko, elastycznie i bezgłośnie, dzięki zastosowaniu najlepszych materjałów i niezmiernie precyzyjnej fabrykacji.

Automatycznie smarowane i wentylowane sprzęgło jednodyskowe pracuje bardzo miękko, pozwalając bez szarpania na jazdę przy bardzo niskich obrotach silnika.

Trzybiegowa skrzynka posiada tryby, wykonane ze stali chromo-wanadowej. Wały skrzynki biegów obracają się na łożyskach kulkowych i rolkowych. Konstrukcja ta jest bardzo kosztowna, ale gwarantuje zato całkowitą wytrzymałość i wyklucza fałszywy, nieprawidłowy montaż.

Długa rama posiada bardzo wysokie podłużnice, połączone pięcioma poprzecznicami. Całość jest nadzwyczajnie mocna i odporna na złe warunki drogowe.

Tylne półosie zamknięte są w karterze typu banjo, wykonanym z prasowanej stali. W całym moście tylnym zastosowano wyłącznie łożyska kulkowe.

Nowy samochód Oakland wyposażony został, naturalnie, w hamulce mechaniczne, działające na wszystkie koła. Hamulec nożny działa bezpośrednio na cztery koła, podczas gdy ręczny na wał kardanowy. Bębny hamulcowe posiadają średnicę 31,4 cm. i szerokość 4,8 cm. Ciekawem jest, że przy zahamowaniu na zakręcie, to koło przednie, które znajduje się po zewnętrznej stronie krzywizny, automatycznie przestaje być hamowane. System hamulcowy zapewnia zatem absolutne bezpieczeństwo przy wszystkich szybkościach i we wszelkich warunkach.

Oś przednia posiada przekrój w kształcie I. Zwrotnice kół są pochylone do wnętrza, co bardzo ułatwia kierowanie.

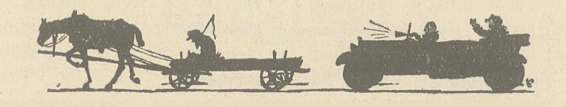
Elektryczne wyekwipowanie wozu jest najzupełniej kompletne. Posiada on instalację Delco-Remy do oświetlenia, starter tejże marki, wielkie reflektory i kombinowaną lampkę sygnałową. Duża, 15-płytkowa baterja akumulatorów zapewnia łatwy rozruch silnika.

Niezmiernie artystycznie wykonana srebrzona tablica rozdzielcza grupuje wszystkie niezbędne aparaty kontrolujące. Pośrodku jej mieści się szybkościomierz, manometr do oliwy, amperometr i zegar benzynowy. Z prawej strony znajdują się manetki do regulacji powietrza i benzyny, a z lewej strony widzimy kontakty do zapłonu i oświetlenia.

Kierownica umieszczona jest z lewej strony wozu. Pośrodku znajduje się dźwignia do zmiany biegów, oraz lewarek hamulcowy. Koło sterowe z polerowanego drzewa orzechowego, posiada średnicę 43 cm. Pośrodku kierownicy znajduje się guzik sygnału elektrycznego.

Na podwozie nowego samochodu Oakland przygotowano siedem typów karoseryj. Wszystkie te nadwozia wyróżniają się smukłemi, wytwornemi linjami i dystyngowanym wyglądem, który najdobitniej świadczy o wysokim gatunku wozu.

Pomimo swej wysokiej wartości technicznej i komfortowym karoserjom, nowy samochód Oakland jest wozem stosunkowo niedrogim. To też stanowi on chlubne świadectwo dla fabryki Oakland, która potrafiła stworzyć samochód nietylko idealny pod względem techniki i wykończenia, ale także dostępny dla najszerszych sfer.



Próba wytrzymałości samochodów Chrysler

JAK się w ostatniej chwili dowiadujemy, Przedstawicielstwo samochodów Chrysler w Polsce, szeroko znana Firma „Auto-Koncern“, organizuje w czasie trwania Targów Poznańskich próbę wytrzymałości samochodów Chrysler model 72. Tego rodzaju próby organizowane są przez wielkie firmy samochodowe na Zachodzie, a zwłaszcza w Ameryce, bardzo często i dają nadzwyczaj ciekawe wyniki tak pod względem sportowym, jak i turystycznym, a dla szerokiej publiczności przynoszą rezultaty bardziej zrozumiałe, niż zawody sportowe.

Próba organizowana przez Przedstawicielstwo Chryslera jest pierwszą tego rodzaju imprezą na większą skalę w Polsce i dlatego wzbudziła ona łatwo zrozumiałe zainteresowanie wśród szerokich sfer automobilistów polskich. Próba ta polegać będzie na przebywaniu przez samochód ściśle seryjny marki Chrysler, model 72, z karoserją Royal Sedan dwa razy na dobę tam i z powrotem drogi Warszawa — Poznań, co stanowić będzie około 1,336 klm. na dobę i trwać będzie w ciągu 8½ dnia, co da w rezultacie 11.356 klm., które przebywane będą jak projektuje firma z przeciętną szybkością 60 klm. na godzinę. Próba ta przeprowadzona będzie pod ścisłą kontrolą Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, która oplombuje silnik, skrzynkę biegów i dyferencjał próbnej maszyny. Próba ta została zgłoszona oficjalnie w Min. Spraw Wojskowych i Min. Robót Publicznych i spodziewać się można delegowania kontrolerów tych urzędów.

Maszynę próbną prowadzić będą na zmianę znani kierowcy p. p. inż. Stanisław Hahn, Henryk Koch i Wacław Krzeczkowski.

W samochodzie próbnym, który odbywać będzie przejazd do Poznania i z powrotem w ściśle oznaczonych godzinach, znajdzie się jedno miejsce pasażerskie wolne, które będzie mogło być odstępowane prywatnym osobom. Cena przejazdu wynosić będzie 75 zł. od osób prywatnych i 50 zł. od członków Automobilklubu, oraz Klubów Afiljowanych. Cały dochód ze źródła tego osiągnięty, przeznacza Przedstawicielstwo Firmy Chrysler na Polski Komitet Olimpijski. Bilety na przejazd będą do nabycia w K. S. A. P. w Warszawie oraz w A. W. w Poznaniu.

24-GODZINNY ROZKŁAD JAZDY

samochodu „Chrysler“ model 72 Royal Sedan

w czasie trwania próby wytrzymałości na przestrzeni Warszawa—Poznań od dnia 29-go kwietnia do 7-go maja 1928 r.

ODJAZD.	PRZYJAZD.
Warszawa godzina 6 — z przed lokalu Automobilklubu Polski, Ossolińskich 6.	Poznań godzina 11.30 — Wieża Górnośląska na terenie Targów Poznańskich. Postój 25 minut.
Poznań godzina 11.55 — z terenu Targów Poznańskich przy Wieży Górnośląskiej	Warszawa godzina 17.25— przed lokal Automobilklubu Polski, Ossolińskich 6. Postój 25 minut.
Warszawa godzina 17.50 — z przed lokalu Automobilklubu Polski, Ossolińskich 6.	Poznań godzina 23.20 — przed lokal Automobilklubu Wlkp. ul. Kantaka 1. Postój 15 minut-
Poznań godzina 23.35 — z ulicy Kantaka 1, z przed lokalu Automobilklubu Wielkopolski.	Warszawa godzina 5.05— przed lokal Automobilklubu Polski, Ossolińskich 6.

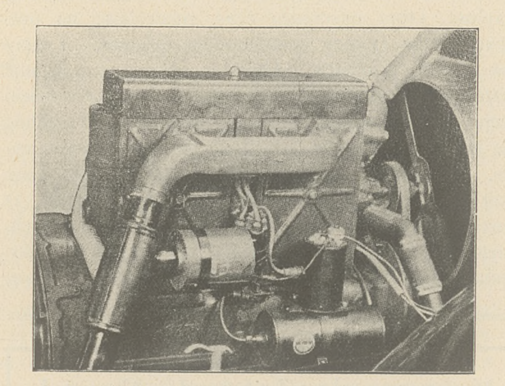
Jak widzimy impreza ta, zakrojona na bardzo szeroką skalę, jest potraktowana z całkowitą powagą, a postawienie jej pod kontrolą Komisji Sportowej Automobilklubu Polski daje gwarancję absolutnie bezstronnego zakwalifikowania osiągniętych rezultatów. Zresztą nie wątpimy, że rezultaty te odpowiedzą w zupełności oczekiwanym przez organizatorów wynikom i ustępować nie będą, pomimo złego stanu naszych dróg, wynikom osiąganym w podobnych imprezach zagranicą. „Auto“ śledzić będzie z wielkiem zainteresowaniem przebieg tej imprezy i nie omieszka w następnym numerze omówić szczegółowo osiągniętych wyników.


NAJPOTĘŻNIEJSZA
FABRYKA SAMOCHODOWA
W EUROPIE
CITROËN
PRODUKCJA W ROKU 1927: 400 WOZÓW DZIENNIE
JEDEN JEDYNY MODEL B.14 6/25 HP.

Nowy samochód Chevrolet

W PRZEMYŚLE automobilowym widać obecnie wyraźne dążenie do stworzenia samochodu, któryby dzięki swej niskiej cenie był dostępnym dla każdej kieszeni, a pomimo swej taniości niewiele ustępował najdroższym wozom pod względem komfortu i wykonania. Z pomiędzy wielu fabryk europejskich i amerykańskich w produkcji maszyn tego rodzaju przodują dwie największe organizacje przemysłu samochodowego Stanów Zjednoczonych, to jest Ford Motor Company i General Motors Corporation.

Dwie te potężne firmy wiodą ze sobą od dłuższego już czasu zaciekłą walkę o panowanie nad światowym rynkiem. Ford, początkowo zupełnie bezkonkurencyjny, coraz to silniej odczuwać począł wzrastające stale powodzenie popularnych samochodów Chevrolet, fabrykowanych przez koncern General Motors. Produkcja tych wozów, wzrastając z roku na rok, przewyższyła niedawno produkcję Forda, co spowodowało, iż zbudował on nowy typ, znany obecnie, jako model A.



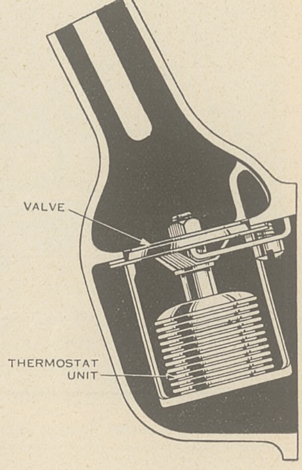
Silnik nowego samochodu Chevrolet.

Jednakże firma General Motors nie pozwoliła odebrać sobie raz zajętej pozycji. Wypuszczony został na rynek nowy Chevrolet, jeszcze doskonalszy niż poprzedni i bezwątpienia przewyższający o całe niebo swemi zaletami konstrukcyjnemi i pięknością linji wszystkie inne samochody tej ceny.

Powodzenie nowego samochodu Chevrolet jest tak ogromne, że fabryka zamierza wyprodukować w roku 1928 nieprawdopodobną cyfrę 1.250.000 tych wozów! Warto się tedy zastanowić nad przyczynami, które spowodowały to prawdziwie rekordowe wysunięcie się fabryki Chevrolet na czoło wszystkich producentów automobilowych świata.

Główną przyczyną są tu olbrzymie kapitały i wszystkie kolosalne środki koncernu General Motors, które pozwoliły na opracowanie techniczne nowego Chevroleta bez oglądania się na jego przyszłą niską cenę. Cały olbrzymi sztab inżynierów i techników, wspaniale wyposażone laboratorja, najeżone wszelkiemi trudnościami tereny doświadczalne, wszystko to zaprzęgnięto do pracy nad skonstruowaniem i wypróbowaniem nowego modelu, nie licząc się z miljonami dolarów, które te próby pochłonęły. Ale też niema drugiego wozu na świecie, któryby przy równie niskiej cenie odznaczał się tak nowoczesną i precyzyjną budową, oraz tak luksusowem wykończeniem, co nowy samochód Chevrolet.

Już pierwszy rzut oka na silnik wystarcza, aby nas upewnić w tem przekonaniu. Nowy Chevrolet posiada bowiem zawory, umieszczone w głowicy i sterowane z góry, co, jak wiadomo, jest konstrukcją, zapewniającą doskonałą wydajność silnika, ale też i znacznie kosztowniejszą, niż zawory boczne i dlatego stosowaną tylko w maszynach luksusowych czy nawet sportowych. Pozatem silnik wyposażony został w urządzenia, które w chwili obecnej są przywilejem tylko wozów luksusowych i kosztownych, a mianowicie w aluminjowe tłoki, termostat, oraz filtry do oliwy i powietrza. Ale na tem jeszcze nie koniec: karter jest wentylowany, co wpływa bardzo dodatnio na konserwację silnika. Nakoniec zaznaczyć trzeba, że silnik odznacza się wielką prostotą konstrukcji, oraz łatwością regulacji i obsługi.



Termostat.

Forma chłodnicy została gruntownie zmieniona. Jest ona obecnie wyższa i węższa, przez co maska została wzniesiona i cały wóz nabrał szlachetnego, rasowego wyglądu. Korpus chłodnicy jest komórkowy, systemu Harrisona, zapewniający jaknajlepsze chłodzenie, oprawa zaś z nierdzewiejącego metalu.

Sprzęgło reguluje się automatycznie. Łożysko jego zastąpione zostało pierścieniem z kompozycji grafitowej, nie wymagającym smarowania.

Tylny most składa się z jednej tylko części, lecz zaopatrzony jest w pokrywę, co ogromnie ułatwia dostęp do dyferencjału i obniża koszty rozbiórki i remontów. Tryby są tylko zaklinowane na półośkach, tak, iż w razie potrzeby mogą zostać wymienione łatwo i bez wielkich zachodów.

Koła typu tarczowego, łatwe do mycia, posiadają odejmowane obręcze, które znacznie pewniej trzymają oponę, niż obręcze stałe, oraz ułatwiają zamianę opon.

Hamulce działają na wszystkie cztery koła; nożny na przednie i tylne, ręczny zaś, jako hamulec bezpieczeństwa, tylko na tylne.

Zbiornik benzyny mieści się z tyłu wozu i jest ochroniony poprzeczką ramy. Montaż jego wyklucza

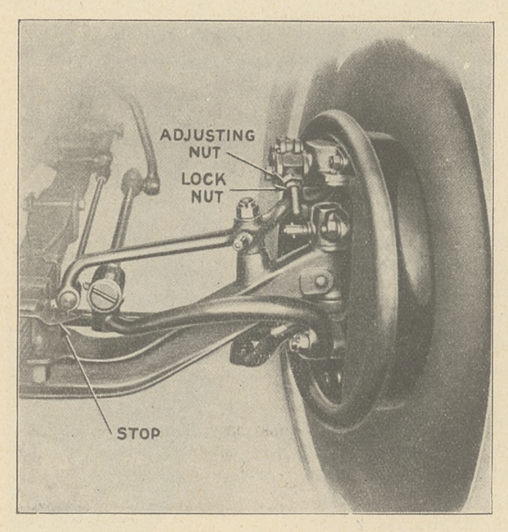
niebezpieczeństwo pożaru, zapewnia dogodne napełnianie, oraz łatwość naprawy i czyszczenia.

Kierownica, wykonana z drzewa orzechowego, posiada zgrupowane w swym środku, a więc w bardzo dogodnem położeniu, manetki do zapłonu i karburatora, jak również guzik sygnału elektrycznego.

Zawieszenie podwozia uskuteczniono na czterech solidnych resorach półeliptycznych, wykonanych ze stali chromo-wanadowej. Zamiast specjalnych amortyzatorów zastosowano znacznie prostsze płytki resorowe, które doskonale zastępują amortyzatory.

Rama, b. długa, podtrzymuje nadwozie na całej jego długości, co zwiększa wytrzymałość całej konstrukcji. Smarowanie podwozia pod ciśnieniem jest bardzo obecnie używanego systemu „Alemite", co zapewnia łatwą obsługę wozu.

Karoserje, wykonywane przez sławną fabrykę Fishera, posiadają konstrukcję, stosowaną jedynie w najbardziej luksusowych i kosztownych wozach. Rama karoserji wykonaną jest z twardego drzewa, natomiast pokrycie jest z metalu. Karoserje odznaczają się pięknemi, harmonijnemi linjami, oraz świetnem wykończeniem zewnętrznem, a to dzięki zastosowaniu znanego lakieru nitrocellulozowego Duco.



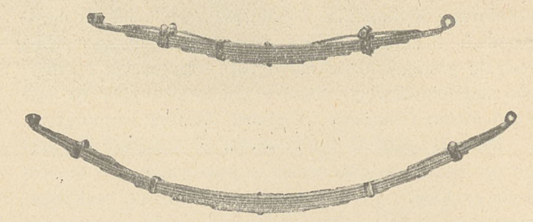
Przedni hamulec nowego samochodu Chevrolet.

Jak zatem widzimy, nowy samochód Chevrolet posiada wszystkie udoskonalenia, spotykane na najkosztowniejszych maszynach. To też niejednemu Czytelnikowi nasunąć się może refleksja, iż niską cenę tego wozu osiągnięto przez zastosowanie w jego konstrukcji marnych materjałów.

Otóż możliwość ta jest absolutnie wykluczoną, a to z tej przyczyny, że w Ameryce materjały, używane do wyrobu samochodów, są normowane na dorocznych zjazdach fabrykantów automobilowych i norm tych przekraczać nie wolno. To też każdy nabywca może być pewnym, że wszystkie części samochodów Chevrolet odznaczają się całkowitą dobrocią i wytrzymałością.

Skądże się zatem bierze owa niesłychanie niska cena nowego samochodu Chevrolet?

Odpowiedzieć na to pytanie nietrudno. Samochody Chevrolet są ogromnie tanie dzięki racjonalnemu systemowi ich fabrykacji, dzięki zastosowaniu metody Taylora, która oszczędza czas, pozwalając na produkcję kilku tysięcy samochodów dziennie. A przy tak wielkiej produkcji fabryka po pierwsze zakupuje materjały w ogromnych ilościach, płacąc za nie dzięki temu o wiele niższe ceny, a po drugie zadowolnić się może minimalnym zarobkiem na pojedyńczym wozie. Stąd jedynie pochodzą niezmiernie niskie ceny nowych samochodów Chevrolet, które sprawiają, iż wozy te są dostępne nawet dla ludzi mało zamożnych, dając im możność korzystania ze wszystkich udogodnień i przyjemności komunikacji automobilowej

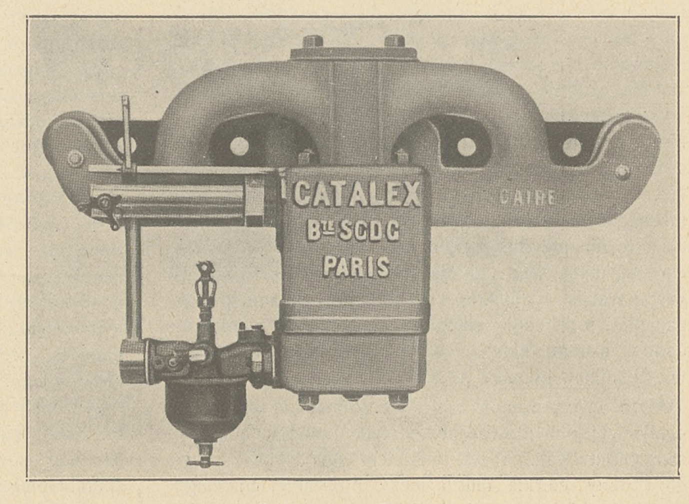


Resory z widocznemi płytkami amortyzacyjnemi.

Karburator chemiczny „Catalex"

PROBLEM materjałów pędnych i związanej z tem karburacji — jest bodaj najbardziej obecnie aktualnym problemem do rozwiązania w dziedzinie automobilizmu. Fenomenalny rozwój automobilizmu w latach ostatnich, który przeszedł wszelkie przewidywania, jednocześnie zaś coraz szerszy rozwój lotnictwa uczynił sprawę posiadania płynnych materjałów pędnych jedną z najbardziej palących wśród wszystkich innych zagadnień gospodarczych, gdyż wiele krajów naraża na ogromne straty wskutek konieczności importowania tego artykułu codziennej potrzeby, wszystkim zaś bez wyjątku zagroził widmem szybkiego wyczerpania źródeł naftowych. Przy dzisiejszym rozwoju komunikacji motorowej i przy jej znaczeniu gospodarczem unieruchomienie wszystkich nowych środków lokomocji wskutek zbraknięcia paliwa równałoby się nieobliczonej w skutkach katastrofie wszechświatowej. Nic więc dziwnego, że w laboratorjach i pracowniach wynalazców wre gorączkowa praca i że coraz to nowe pomysły zastąpienia węglowodanów płynnych pochodzenia mineralnego przez inne paliwa, względnie coraz nowe sposoby jaknajwiększego zaoszczędzenia codzień drogocenniejszych produktów destylacji nafty oglądają światło dzienne. Wyliczenie tylko wszystkich projektowanych w tej dziedzinie sposobów, wszystkich nowych wynalazków nie zmieściłoby się nietylko w ramach jednego artykułu, ale i całego numeru „Auta". Przypomnę więc tu tylko kilka grup projektowanych rozwiązań. A więc: zastąpienie benzyny w silnikach samochodowych przez gaz otrzymywany z gazogeneratorów drzewnych; zastąpienie jej przez różne mieszanki spirytusowo-benzynowe; zastosowanie systemu Diesla do silników samochodowych i lotniczych; fabrykacja sztucznej benzyny z produktów węglowych, względnie z węglowodanów roślinnych, i wreszcie system umożliwiający spalanie węglowodanów mineralnych lub roślinnych ciężkich w obecnych silnikach samochodowych i lotniczych.

Bezwzględnie sposób ostatni wydaje się najprostszym, gdyż wymaga on pozornie najmniejszych zmian w konstrukcji dzisiejszych silników, oraz żadnych instalacji przygotowawczych. Jednak sprawa nie jest tak prostą, jaką się wydaje. Wiemy bowiem dobrze, iż węglowodany płynne ciężkie, mające punkt zapłonu znacznie wyższy od używanych powszechnie w silnikach paliw, nie dające się rozpylić dla utworzenia z powietrzem jednolitej emulsji palnej, poza tem pozostawiające przy spalaniu liczne osady smoły, kwasy i nieczystości — nie mogą być użyte w stanie surowym do napędu współczesnych silników samochodowych i lotniczych. Wiemy dzięki jakiemu dowcipowi udało się Dieslowi z doskonałym rezultatem pod względem wydajności spalać oleje ciężkie w jego silnikach. Znamy jednakże jednocześnie i wszystkie wady silników tego systemu (między któremi przedewszy-



Catalex typu „Fordson".

stkiem wysoką wagę), które dotąd zamknęły przed tym silnikiem dziedzinę automobilizmu i lotnictwa.

Przez długie więc lata nikomu nie przychodziła na myśl nawet możność użycia do napędu silników samochodowych olejów ciężkich. Dopiero odkrycie zjawiska, nazwanego „cracking“, które na język polski przetłumaczyćby można jako „przełamanie“ (rozbicie), nasunęło wynalazcom myśl sprobowania zastosowania tych olejów do współczesnych lekkich silników. Cracking jest zjawiskiem rozbicia molekuł złożonych węglowodanów na molekuły prostsze, t. j. takie, któreby zawierały mniej atomów węgla i wodoru, gdyż, jak wiadomo, węglowodan jest tem lżejszy i lotniejszy, im w formule $C^n H$, względnie $C^n H^{2n+2}$ (dla produktów naftowych) liczba *n* jest mniejszą. Pod wpływem wysokich temperatur i innych czynników fizycznych i chemicznych, z których najskuteczniejszym jest kataliza, molekuły ciężkie węglowodanów dają się rozbić na pewną ilość molekuł lżejszych. Oto więc i metoda przechodzenia z paliwa ciężkiego na paliwo lżejsze drogą chemiczną, której nie trzeba jednak mieszać z metodą fizyczną—destylacji, która jest wydzieleniem stopniowem różnej ciężkości węglowodanów z mieszaniny ich fizycznej, np. z ropy naftowej. Cracking stosowany jest już od dość dawna w przemyśle rafineryjnym naftowym, gdzie pozwala powiększyć dość znacznie wydajność droższych produktów lekkich destylacji.

Mimochodem wspomnę, że na crackingu oparte są wszystkie metody fabrykowania sztucznej, t. j. syntetycznej benzyny, który to przemysł, niezależnie od powodzenia metody spalania bezpośredniego olejów ciężkich, czeka bezwątpienia w przyszłości bardzo szeroki rozwój. Dotychczasowe próby dały bardzo dobre wyniki i w najbliższej przyszłości oczekiwać należy ostatecznych ulepszeń, które sprawę fabrykowania sztucznej benzyny przeniosą z laboratorjów do fabryk. Ale to — mimochodem, gdyż, wracając do sprawy nas tu obchodzącej, dodać muszę, że zjawisko crackingu o ile jest samo przez się bardzo prostem i zrozumiałem, o tyle jest dość trudnem do wywołania. Molekuły bowiem posiadają pewną i to znaczną stałość i zjawisko chemiczne crackingu nie daje się wywołać zawsze jedynie przez czynniki fizyczne, np. przez wysoką temperaturę. Czynnikiem umożliwiającym jednakże często wywołanie crackingu jest kataliza. Wiadomo, iż tą nazwą określa się właściwość niektórych ciał wywoływania, względnie przyspieszania niektórych reakcji chemicznych, w których to reakcjach jednakże ciała te nie przyjmują czynnego udziału, a działanie ich wywołane jest jedynie ich obecnością w środowisku reakcji i bliskim kontaktem z ciałami, podlegającymi przemianie chemicznej. Dla wielu węglowodanów ciałami katalizującemi są przeróżne metale — miedź, nikiel, kobalt i t. d.

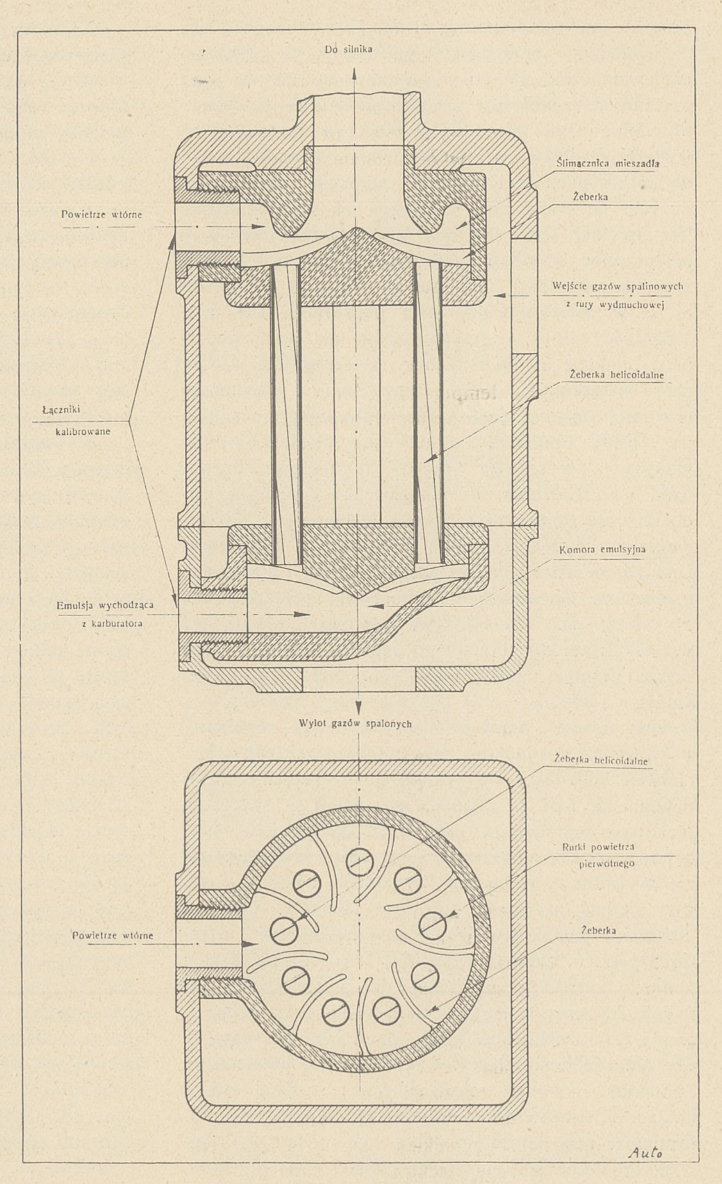
Oto więc i pomysł metody użytkowania węglowodanów ciężkich do bezpośredniego napędu silników samochodowych. Przed wejściem do cylindrów węglowodany ciężkie muszą uledz procesowi crackingu w odpowiednich aparatach katalizujących i następnie, zmieszane w odpowiedniej proporcji z powietrzem, utworzą mieszankę wybuchową, złożoną już z rozpylonych węglowodanów lekkich. Oto teorja. W praktyce jednak sprawa nie była bynajmniej tak prosta: wszelkiego rodzaju aparaty, zbudowane na wyżej opisanej zasadzie, choć początkowo pracowały sprawnie, w krótkim jednak czasie podlegały gwałtownemu zanieczyszczeniu i pokryciu przez osady węglowe, koks i t. d. Rozwiązanie znalazł dopiero p. inż. Bałachowski, który wespół z p. inż. Caire'm problemowi temu poświęcił się już od roku 1917. Za punkt wyjścia posłużyły im znane prace p. Sabatier i Mailhe, którzy pierwsi dowiedli, że proces crackingu wywołać można niekoniecznie jedynie za pomocą b. wysokich temperatur, ale również i przy względnie niskich temperaturach pod warunkiem operowania nie na węglowodanach płynnych, lecz na emulsji węglowodanu z powietrzem i w kontakcie z metalem katalizującym. Tylko w tym wypadku udawało się utleniać jednocześnie kompletnie wszelkie osady węglowe. Jednakże i w tej metodzie, zastosowanej przez p. p. Bałachowskiego i Caire w aparatach samochodowych, nie osiągnięto takich rezultatów, jakich spodziewać się można było po próbach pp. Sabatier i Mailhe.

W swych aparatach pp. Bałachowski i Caire poddawali crackingowi olej gazowy, który jest ciężkim produktem destylacji ropy, otrzymywanym przy temperaturze 250 do 370° R. w ilości 40% ilości ropy, zmieszany, t. j. rozpylony w całkowitej ilości powietrza, potrzebnego następnie do wytworzenia mieszanki wybuchowej, w temperaturze 290—300°, t. j. w temperaturze spalonych gazów z rury wylotowej silnika, w obecności metalu katalizującego. Błąd polegał na zbyt niskiej temperaturze podgrzewania, gdyż duża ilość wprowadzanego w ten sposób do aparatu zimnego powietrza wymagała do nagrzania zbyt wielkiej ilości ciepła. Silnik dymił, w cylindrach tworzyły się szkodliwe osady, a oliwa silnika ulegała szybkiemu zanieczyszczeniu.

Ulepszając w dalszym ciągu swój aparat, p-wie Bałachowski i Caire zmodyfikowali w ten sposób jego działanie, że poczęli przepuszczać przez aparat katalizujący mieszankę oleju gazowego z taką tylko ilością powietrza, jaka konieczną jest dla umożliwienia crackingu i utlenienia w formie tlenku węgla (a nie kwasu węglowego) osadu węglowego, powstającego przy tej przemianie. Po dokonaniu rozbicia molekuł ciężkiego oleju gazowego, dodawali oni dopiero do otrzymanej w ten sposób nadzwyczaj bogatej mieszanki olejów lżejszych, „wodoru“, tlenku węgla i reszty pozostałego niezwiązanego powietrza przy wyjściu z aparatu — odpowiednią ilość świeżego powietrza, konieczną do wytworzenia prawidłowej mieszanki wybuchowej i dopiero tę gotową już mieszankę wprowadzali do cylindrów silnika.

Przekrój aparatu, który nazwali ci wynalazcy „Catalexem“, widzimy na rys. 1. Widzimy na nim u dołu przewód powietrza pierwotnego, które wchodzi do aparatu przesycone rozpylonym w zwykłym karburatorze olejem gazowym. Żeberka, ułożone ślimakowo,

zmuszają tę emulsję do równomiernego wejścia do szeregu rurek z czystej miedzi, w których znajduje się miedziana spirala, co powiększa powierzchnię kontaktu z niemi mieszanki i zmusza wskutek wirowego ruchu powietrza do ścisłego zetknięcia się ze ściankami rurek wszystkich cząsteczek tej mieszanki. Rurki ogrzewane są zewnętrznie do temperatury 290—350° przez doprowadzone do aparatu gazy spalinowe silnika. Po przejściu przez te rurki, mieszanka rozbita i przetworzona wchodzi do górnej komory ślimakowej, gdzie łączy się z powietrzem wtórnem, doprowadzonem przez odpowiednio skalibrowany przewód, i stąd, jako już mieszanka wybuchowa, dostaje się do cylindrów silnika. Jak widać z tego opisu zmontowanie aparatu Catalex na jakimkolwiek samochodzie nie przedstawia żadnych większych trudności. Wystarczy jedynie połączyć zapomocą rur Catalex ze zwykłym karburatorem, który ze swej strony połączony być musi ze zbiornikiem oleju gazowego, oraz z drugim zbiorniczkiem na benzynę. Gazy spalone z rury wydmuchowej doprowadza się do aparatu przy pomocy krótkiego izolowanego przewodu, a po wyjściu z Catalexu zwyczajną rurą odprowadza się je do tłumika. Catalex w ten sposób zmontowany zastępuje karburator i jest nie wiele od niego większym.



Przekrój aparatu Catalex.

Dla zapuszczenia i rozgrzania silnika należy użyć benzyny, gdyż, jak widzimy z opisu Catalexu, niezbędnym warunkiem wywołania crackingu jest osiągnięcie temperatury 290—350°. Po 3—4 minutach, gdy gazy wylotowe zdołały już dostatecznie rozgrzać ścianki rurek katalizujących aparatu, można przestawić go na pracę na oleju ciężkim. Do napędu silników przy pomocy Catalexu użyto z powodzeniem oleju gazowego ciężkiego, oleju łupkowego oraz olejów antracenowych, i t. d. Jednak oleje pochodzenia naftowego muszą być wolne od asfaltu i parafiny, zaś oleje pochodzenia węglowego od naftaliny, antracenu i mazi. Spirytus czysty i w postaci mieszanek daje też doskonałe rezultaty, jak również dodatek niewielkiej ilości spirytusu do emulsji oleju ciężkiego z powietrzem. Catalex zdołał również utrzymać normalną pracę silnika przy napędzie 60-procentowym zaledwo spirytusem.

Próby i badania otrzymywanej przy pomocy Catalexu mieszanki ujawniły w niej obecność tlenku węglowego C O oraz wodoru, to jest tych gazów, jakie zawiera gaz wodny, używany z tak doskonałymi rezultatami do napędu silników spalinowych. Jak twierdzi prof. Aufhäuser, w Catalexie dokonywa się rzeczywista przemiana paliwa płynnego w połączeniu z powietrzem na gaz wodny*).

A teraz rezultaty osiągnięte. Moc silnika i szybkość samochodu nic nie tracą wskutek użycia do napędu olejów ciężkich. Przeciwnie, liczne próby, prze-

*) Doskonałe rezultaty, osiągane w Catalexie, tłómaczą się właśnie przez otrzymywanie w nim nie rozpylonego płynu, w którym mikroskopijne kropelki, wskutek inercji, mają mniejszą szybkość od zmieszanego z niemi powietrza, lecz jednolitej mieszaniny gazowej.

prowadzone w laboratorjum fabryki Peugeot przez inż. Webera, w laboratorjum politechniki w Stockholmie, w laboratorjum Arts et Metiers w Paryżu przez p. Aufhäusera, profesora politechniki berlińskiej w Charlottenburgu, oraz przez Tow. Motorów Janvier-Sabin, wykazały wielkie zwiększenie mocy silnika (od 10 do 25%), a co za tem idzie i szybkości samochodu. Zużycie na wagę oleju ciężkiego na konio-godzinę jest również mniejsze, niż zużycie benzyny przy karburatorze zwykłym, natomiast przy użyciu benzyny oszczędność dochodzi do 33%, a nawet do 50%, w zależności od ilości obrotów silnika. Elastyczność silnika i przyśpieszenie nie pozostawiają przy Catalexie nic do życzenia, a zwolnienia, zwłaszcza przy wyłączonym silniku, pozwalają z największą łatwością zmieniać biegi. Jednak dłuższa praca silnika na małych obrotach, to jest przy ilości obrotów mniejszej, niż połowa obrotów normalnych, prowadziła do ostudzenia rur katalizujących z powodu niedostatecznej temperatury gazów spalinowych, co wywoływało dymienie silnika i osady w cylindrach. Dlatego pierwsze aparaty budowane były i stosowane przeważnie dla traktorów rolniczych, zwłaszcza dla Fordsona, jako dla maszyny pracującej równo, bez większych zmian normalnego regimu silnika i przy niezbyt przytem wysokich obrotach. Początkowo obserwowano również i przy dużych bardzo szybkościach pewien spadek mocy silnika (do 12%), wywołany wskutek zbyt wysokiej temperatury mieszanki wybuchowej, wchodzącej do cylindrów i niedostatecznego napełnienia ich, i wskutek zbyt wielkiej szybkości przepływu emulsji gazowej przez rury katalizujące, z powodu czego proces ten nie miał czasu dokonać się w całości. Najlepsza wydajność osiąganą była przy średniej szybkości obrotowej silników. Ostatnie ulepszenia jednak usunęły te dawniejsze braki. Przedewszystkiem dokładniejsza regulacja doprowadzenia zimnego powietrza wtórnego do przetworzonej już mieszanki wraz z jego ochładzaniem przy pomocy wentylatora samochodowego pozwoliła na znaczne obniżenie jej temperatury, a powiększenie powierzchni kontaktu w rurkach katalizujących i izolacja całego aparatu od strat ciepła—na dokładniejszą przemianę molekularną. Tem osiągnięto dobrą wydajność i przy największej szybkości obrotowej silników, zaś odpowiednia regulacja powietrza pierwotnego, wchodzącego do aparatu, jak również regulacja dopływu paliwa, rozpylanego w powietrzu pierwotnem, pozwoliło osiągnąć prawidłową mieszankę i przy bardzo wolnych obrotach. Pozatem przewiduje się zastosowanie do podgrzewania Catalexu prądu elektrycznego z instalacji elektrycznej samochodu czy samolotu, co uwolni ten aparat od konieczności początkowego podgrzewania przez pracę na benzynie. Dzięki tym ulepszeniom, ostatnie modele „Catalexu" dały jaknajdoskonalsze rezultaty w zastosowaniu do samochodów ciężarowych i osobowych. Ostatnio przystąpiono do masowej fabrykacji modelu Catalexów do samochodów osobowych. W czasie już niedalekim aparat ten, dający się łatwo montować na każdym samochodzie, znajdzie się w handlu.

Warto tu jeszcze nadmienić, że próby z Catalexem przeprowadzone były już i w Polsce. Centralne Warsztaty Samochodowe, jak zwykle, interesujące się nowemi ulepszeniami, w maju i czerwcu 1927 roku poddały próbom aparat „Catalex". Odbyto wtedy raid z Warszawy do Morskiego Oka i z powrotem na Fordzie osobowym, zaopatrzonym w ten aparat. Próba, jak wynika ze sporządzonego wtedy protokułu, wypadła jaknajlepiej, jednak wskutek przeciekania zbiornika benzynowego samochodu, użytego do prób, nie udało się przeprowadzić dokładnych pomiarów zużycia i wydajności. Przytem użyto wtedy niewłaściwego oleju gazowego z zawartością do $2^1/_2$% parafiny, co musiało bezwzględnie wpłynąć na mniej przekonywujące rezultaty. Jednak pomimo to — jak stwierdza protokuł prób — aparat dał wyniki bardzo dobre.

Ze wszystkiego tego, co wyżej powiedziano, wynika, że karburator chemiczny „Catalex", poza wszystkiemi innemi korzyściami, daje przedewszystkiem ogromną oszczędność w koszcie paliwa. Zużycie bowiem wszelkiego paliwa, tak oleju ciężkiego, jak i benzyny, w rozlicznych próbach wyniosło około 195 gram na konio-godzinę, przy ilości obrotów około 1600, podczas gdy te same silniki zużywały ze zwykłym karburatorem około 290 gram. Oszczędność przeto w wadze paliwa wyrażała się cyfrą 33%. Naogół biorąc, zależnie od ilości obrotów silnika, oszczędność na wadze zużytego paliwa dochodzi od 25 do 50%. Jednak nie na tem koniec. Wszak oleje ciężkie, które wskazane są do użycia przy aparacie „Catalex", dzięki lepszym bodaj wynikom, jakie się osiąga w stosunku do paliw lekkich, są znacznie tańsze od benzyny. Cena np. kilograma gas-oil'u (oleju gazowego) wynosi około $^1/_3$ ceny kilograma benzyny średniej frakcji. W ten sposób całkowita oszczędność przy użyciu oleju gazowego wyniesie w stosunku do benzyny od 75 do 80 i powyżej %. Cyfry te wydawać się mogą wprost fantastyczne. W rzeczywistości oszczędność jest nieco mniejszą, ponieważ zachodzi w dzisiejszym aparacie konieczność zapuszczania silnika na benzynie. Jednak pomimo to rzeczywista oszczędność wynosi powyżej 50—60%, zwłaszcza przy silnikach mających możliwie równomierną pracę. Np. na silniku stałym w zakładach Baudet Donon i Roussel w Argenteuil, o mocy 20 KM. przy 2000 godzin pracy rocznie zużywano 16.000 litrów benzyny w cenie 22.400 fr. Po zastosowaniu „Catalexu" zużyto 15.000 litrów oleju gazowego za sumę 9.140 fr. łącznie z potrzebną benzyną. Oszczędność wynosiła 13.260 fr., t. j. bez mała 60%. Cyfry te mówią same za siebie.

Dzięki wynalezieniu karburatora chemicznego, problem zaoszczędzenia paliw naftowych, oraz zużycia węglowodanów innego pochodzenia, o którym mówiliśmy na początku niniejszego artykułu, znalazł zupełne rozwiązanie. Karburator chemiczny jest w stosunku do dawniejszego zwykłego karburatora tem samem, co oświetlenie elektryczne w stosunku do dawniejszego oświetlenia samochodów acetylenem. Karburator ten, dając ogromne, wyżej wyliczone, korzyści, posiadać będzie olbrzymie znaczenie dla lot-

nictwa, które dzięki niemu posługiwać się będzie mogło materjałami pędnymi trudnozapalnymi, co usunie powód tak częstych pożarów. „Catalex“ powstał już kilka lat temu, lecz powodem, dla którego nie ukazywał się tak długo w handlu, była chęć wynalazców dania aparatu absolutnie nienagannego. Próby i ulepszenia trwały więc bez rozgłosu od całego szeregu lat. Dotąd produkowano i sprzedano parę tysięcy aparatów Fordsona. Obecnie karburator chemiczny jest już „a point“. Nadszedł już okres jego realizacji przemysłowej i w tym celu powstało ostatnio w Paryżu wielkie towarzystwo dla fabrykacji masowej „Catalexów“. W bardzo niedługim czasie, jak wspomniałem, aparaty te znajdą się już w handlu, a niema żadnej wątpliwości, iż za lat kilka nie będzie już samochodu, zaopatrzonego w inny karburator, niż chemiczny. Chyba, że do tej pory zjawi się w tym zakresie jeszcze coś lepszego. W każdym razie „Catalex“ otwiera nową drogę dla rozwiązania problemu najwłaściwszej karburacji silników spalinowych. *Mn.*

General Motors Corporation w Polsce

W DNIU 30-ym marca przybyli z Kopenhagi Przedstawiciele General Motors Export Company zorganizowali w salonach hotelu Europejskiego w Warszawie konferencję prasową, podczas której mianowany na głównego dyrektora oddziału General Motors w Polsce p. O. K. Winding zapoznał zebranych dziennikarzy z organizacją tego największego na świecie koncernu przemysłowego i z planami przyszłej działalności jego w Polsce. Poprzednio jeszcze odwiedził Polskę cały sztab General Motors Export Company w Kopenhadze, a mianowicie naczelny dyrektor p. Ladin, zastępca jego p. Kurtz, szef sprzedaży w Kopenhadze sam. Chevrolet p. Anderson, szef wydziału reklam p. Lundsguard oraz pp. Oesterbye, Erikson, Johenson, Beck i Douglas. Dowodzi to tylko, jak poważnie General Motors traktuje rynek polski.

Po konferencji Przedstawiciele General Motors przyjmowali zebranych dziennikarzy lunchem, w czasie którego p. dr. Winding ze swadą i humorem wygłosił po angielsku przemówienie, będące streszczeniem i resumé spraw omawianych na konferencji. Przemówienie to, które tłómaczył dyrektor działu samochodowego f-my Elibor p. inż. Weyhert, przytaczam tu w całości.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników w rozwoju Państwa. Polska, rozwijając się coraz bardziej gospodarczo i ekonomicznie, odczuwa w wysokim stopniu potrzebę taboru samochodowego, gdyż jest to dzisiaj najbardziej racjonalny i współczesny sposób przewozu ludzi i towarów.

Tymczasem obecny stan taboru samochodowego w Polsce jest liczebnie nadzwyczaj nikły (ogółem kursuje w Polsce zaledwie 22.000 szt. samochodów osobowych i ciężarowych) przy niedostatecznie rozwiniętej sieci kolejowej i zgórą 30-miljonowej ludności.

Taki stan polskiego rynku samochodowego zwrócił uwagę *General Motors Corporation.* która jest największą na świecie organizacją, budującą samochody. Do Koncernu General Motors należą następujące, znane już w Polsce, fabryki samochodów: Chevrolet, Oldsmobile, Pontiac, Oakland, Buick, La Salle, Cadillac, oraz specjalnych wozów ciężarowych: G. M. C. Oprócz fabryk samochodowych w skład General Motors wchodzą sławna na cały świat fabryka karoserji „Fisher Bodies“ i wielka ilość fabryk pomocniczego przemysłu samochodowego i akcesorji. Poza ca. 70 fabrykami i oddziałami w Stanach Zjednoczonych General Motors posiada wielką ilość filij fabrycznych, rozrzuconych po całym świecie. Jednem z głównych zadań General Motors jest nawiązywanie jak najściślejszego kontaktu z każdym rynkiem przemysłem, który może być zainteresowany samochodami. Polska staje się pojemniejszym rynkiem dla samochodów, zwłaszcza tańszych modeli.

Ze względu na powyższe Koncern General Motors postanowił zorganizować w Warszawie fabrykę do montowania na miejscu samochodów osobowych i ciężarowych Chevrolet. Oprócz montażu i wykończenia podwozi fabryka ta będzie budowała oryginalne karoserje Fisher'a.

„Montowanie“ samochodów pojmowane jest jako budowa z części, sprowadzanych z Ameryki tylko takich, które nie mogą być tu na miejscu wykonane, lub które, będąc wykonane z materjałów miejscowych, ustępowałyby zagranicznym pod względem gatunku. Doświadczenie, nabyte przez General Motors przy tego rodzaju produkcji w różnych państwach, wykazało, że w zakładach montażowych z biegiem czasu coraz więcej części i materjałów nabywa się na miejscu w miarę tego, jak powstają ekonomiczne źródła dostawy. Jeżeli dodamy do tego, pracę miejscowych sił roboczych, to w rezultacie otrzymamy samochody w znacznej mierze polskie. Nie należy więc rozumieć planu General Motors jako korzystanie tylko z pracy polskiej, gdyż będą potrzebne materjały do prowadzenia i budowy fabryki, zatem będzie to jakby przypływ obcego kapitału do Polski. Kapitał ten będzie użytkowany na prowadzenie fabrykacji, na tworzenie i utrzymywanie składów, przewóz materjałów, finansowanie sprzedaży w poszczególnych przedstawicielstwach i na operacje kredytowe z klijentami.

Kapitały G. M. C. i roboty wykonywane przez Koncern ten w Polsce nie wytworzą konkurencji polskiemu kapitałowi, ani przemysłowi, gdyż przedsiębiorstwo to będzie tu zupełną nowością. Dotąd General Motors sprzedaje w Polsce znaczne ilości wozów, wykonanych w Danji. Tymczasem po powstaniu w kraju wzmiankowane wyżej fabryki, rynek polski zacznie się zapełniać samochodami częściowo polskiemi, gdyż takiemi staną się już Chevrolety.

Jak każda młoda organizacja, przedsiębiorstwo General Motors w Polsce będzie zatrudniało z początku niewielu — koło kilkuset pracowników, ale przewiduje się, że instytucja ta szybko się rozrośnie, gdyż Polska potrzebuje wielkich ilości środków transportowych.

Możliwem jest również, że opłaci się zczasem eksportowanie samochodów zmontowanych w Polsce do państw ościennych, o ile kalkulacja tutejsza produkcji pozwoli na konkurencję z tamtejszemi fabrykami lub przedstawicielami innych marek.

Należy podkreślić, że system montażowy General Motors, dzięki wieloletniej praktyce w Ameryce i innych państwach, jest systemem najnowszym, a więc najbardziej racjonalnym i wydajnym. Dotyczy się to nietylko organizacji fabryki, ale i całej organizacji handlowej. Drogą stworzenia wielkiej ilości przedstawicielstw w Polsce General Motors zamierza dać rozległą i mocną organizację przemysłu samochodowego, która zapewni klijenteli opiekę i dobrą obsługę. Pozatem poznawszy dokładnie warunki transportu w Polsce dostosuje G. M. do nich swoje projekty. Oczywiście opisane powyżej przedsiębiorstwo traktuje się jako zaczątek przyszłych wielkich już zakładów General Motors w Polsce.

Pomiędzy faktorami, które przekonały General Motors o pożyteczności zorganizowania w Polsce fabryki montażowej są polscy sprzedawcy i robotnicy. Polscy sprzedawcy w ostatnich latach pracowali w warunkach znacznych trudności: najważniejszemi z nich była konieczność sprowadzania towaru z zagranicy, niepewność otrzymania pozwoleń wwozowych i zmienna sytuacja ekonomiczna w kraju. Jednakże przedstawiciele G. M. C. w Polsce potrafili wyzyskać i rozwinąć rynek, tak że General Motors zrozumiało potrzebę i korzyści z ułatwienia im pracy. Mianowicie przez założenie na miejscu wielkiej montażowni G. M. ma zamiar ująć im kłopotów związanych z otrzymaniem towaru i tem dać więcej czasu na rozwój sprzedaży.

Typ robotnika polskiego jest dla G. M. C. rękojmią, że z czasem można będzie stworzyć tutaj kadry inteligentnych i wykwalifikowanych fachowców samochodowych.

Oprócz tego wielka ilość w Polsce pracowników handlowych wysokiej klasy i zdolności jest również dla G. M. C. gwarancją, że w Polsce można tworzyć organizacje w wielkim stylu.

Plany G. M. C. są już gotowe i każdej chwili należy oczekiwać ich urzeczywistnienia.

Kwestją ambicji G. M. C. będzie przedstawić polskiemu społeczeństwu pierwszą „Chevrolet" zbudowaną rękami polskiego robotnika.

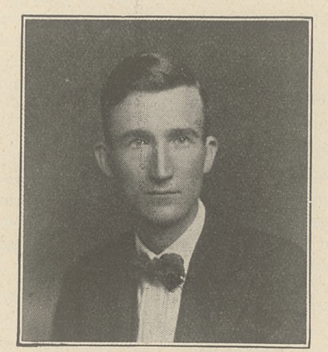
Po panu dyr. Windingu przemawiał jeszcze p. dyr. E. S. Hoglund z Detroit, który podniósł wielkie zalety robotnika polskiego, zatrudnionego w znacznej liczbie w amerykańskim przemyśle samochodowym. W imieniu dziennikarzy polskich odpowiedział p. red. Sadzewicz, życząc powodzenia nowej placówce przemysłowej.

Nadmienić należy, że w realizacji zamierzeń General Motors w Polsce przyjmuje bardzo czynny udział firma Elibor, będąca dotychczas przedstawicielem na Polskę sam. Buick i Chevrolet. Na jej posesjach na Woli, wydzierżawionych przez General Motors, powstaną przyszłe warsztaty montażowe samochodów Chevrolet.

Nie ulega wątpliwości, iż szczęśliwy fakt powstawania w Polsce zakładów montażowych jednej z największych na świecie fabryk samochodowych, zawdzięczać należy w dużej mierze również mądrej i przewidującej inicjatywie kierowników działu samochodowego firmy Elibor — pp. ks. Mirskiego, inż. Weyherta i inż. Mickiewicza, którzy potrafili rozchwiać niedowierzanie i obawy, jakie wciąż jeszcze cechują obcy kapitał w stosunku do Polski.

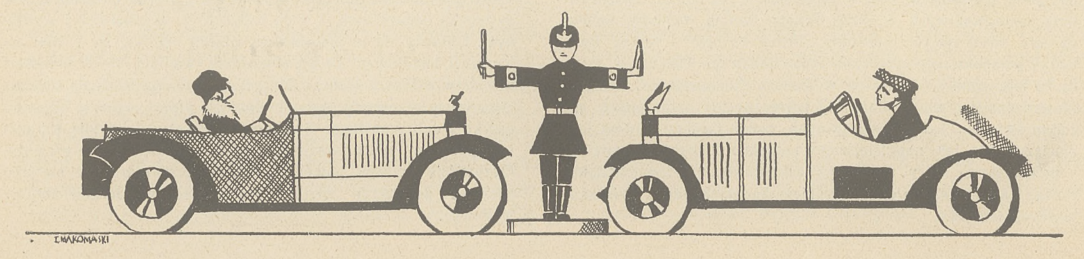
ANGIELSKIE PRZYBORY GARAŻOWE

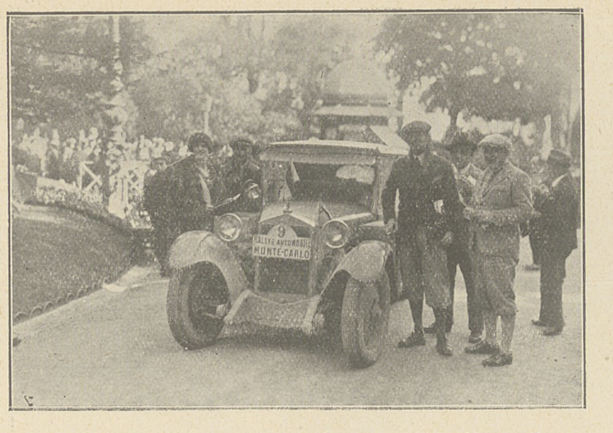
PODAJEMY obok podobiznę p. R. M. Salmona, szefa wydziału zagranicznego firmy Harvey Frost & Co. Ltd. Począwszy od chwili, kiedy handel zagraniczny odgrywać począł poważną rolę w interesach tego Towarzystwa, p. William Frost, dyrektor naczelny, zwrócił wielką uwagę na rynek eksportowy. Upłynęło już 25 lat odkąd proces wulkanizowania opon systemem H. F. stał się znany na całym świecie i zastosowany przez właścicieli wszystkich garażów.



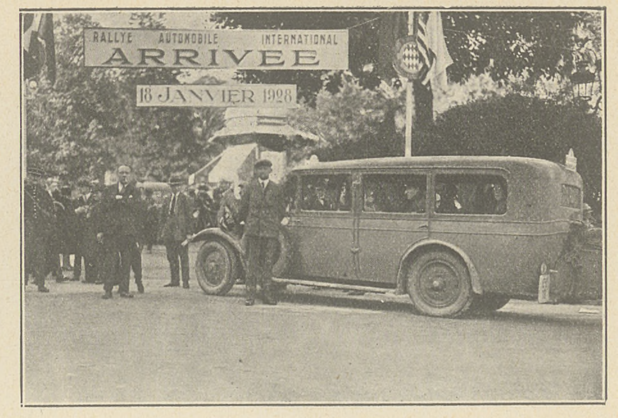
Działalność Towarzystwa Harvey Frost rozwinęła się ogromnie od tego czasu. Obecnie firma zajmuje się sprzedażą nietylko aparatów wulkanizacyjnych, ale również i wszelkich urządzeń garażowych. Wszystkie aparaty zasadnicze oraz najnowszego typu przyrządy, oszczędzające czas i pracę, wytwarzane przez angielski przemysł w niedoścignionej jakości, są oferowane garażom, warsztatom oraz mechanikom samochodowym.

Pan Salmon posiada wybitną znajomość zagranicznych rynków samochodowych i jest zawsze gotów dopomóc klijentom swoją wyspecjalizowaną w tym przedmiocie wiedzą. Towarzystwo Harvey Frost jest obecnie reprezentowane we wszystkich angielskich dominjach oraz w przeważnej ilości krajów europejskich i południowo-amerykańskich. Są jednakże pewne terytorja, nie posiadające jeszcze reprezentacyj, wobec czego wszystkie osoby zainteresowane w objęciu przedstawicielstwa firmy Harvey Frost powinny zwrócić się bezzwłocznie bezpośrednio do Londynu.





Pani Alexander na samochodzie Steyr u celu w Monte Carlo.



Dr. Holzknecht na samoch. Steyr u celu w Monte Carlo.

SAMOCHODY STEYR NA ZJEŹDZIE GWIAŹDZISTYM W MONTE CARLO

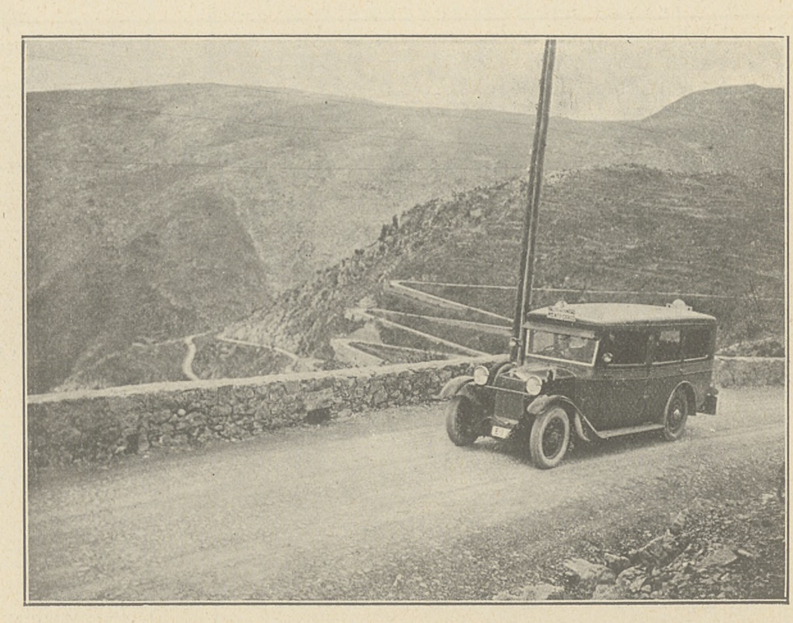
WIELKA firma austrjacka Steyr wyróżniła się w tegorocznym Zjeździe gwiaździstym do Monte Carlo, podobnie jak w roku ubiegłym. Przypominamy sobie, że fabryka Steyr reprezentowana była na Zjeździe zeszłorocznym przez trzy wozy popularnego typu XII. Wszyscy trzej kierowcy samochodów Steyr, które wystartowały wtedy z Wiednia, Bukaresztu i Monachjum, przybyli do celu w przepisanym terminie. Rumun Racovitza pokrył najdłuższą drogę 3,640 klm., przybywając z Bukaresztu do Monte Carlo w ciągu czterech dni. Pani Alexander przejechała przestrzeń 1,228 klm. z Wiednia do Monte Carlo w ciągu 35 godzin. Dr. Max Holzknecht, który startował z Monachjum, dotarł również do Monte Carlo w oznaczonym czasie i w zgodzie z wszelkiemi przepisami regulaminu konkursu.

W tegorocznym Zjeździe gwiaździstym uczestniczyli ponownie pani Alexander i dr. Holzknecht, obierając sobie za miejsce startu Królewiec. W oficjalnej klasyfikacji dr. Holzknecht zajął szóste miejsce, a pani Alexander — szesnaste, na 47 konkurentów klasyfikowanych.

Zarówno dr. Holzknecht, jak i pani Alexander przebyli jedną z najdłuższych i najtrudniejszych marszrut, docierając do Monte Carlo z Królewca przez Berlin, Brukselę, Paryż, Lyon i Avignon. Długość tej trasy wynosi 2,643 klm. Pani Alexander startowała 15-go stycznia o godz. 3 min. 35, a dr. Holzknecht tegoż dnia o godz. 5 min. 15. Oboje dotarli do Monte Carlo w dniu 18 stycznia o godz 10, a więc w chwili otwarcia kontroli przyjazdu.

Pani Alexander przebyła zatem przestrzeń 2,643 klm. w ciągu 78 godzin 24 minut. Od czasu tego odjęto jej cztery godziny za zatrzymania przy przejeździe przez granice, co dało ostateczny czas jazdy 74 godziny 24 minuty, odpowiadający średniej szybkości 35,4 klm./godz. Długość dziennych etapów wynosiła średnio równo po 850 klm.

Dr. Holzknecht uzyskał jeszcze piękniejszy rezultat. Prowadził on omnibus Steyr typu XII N, obciążony ośmioma pasażerami i bagażem. Wóz ten nietylko nie ustępował w konkurencji normalnym samochodom osobowym, ale nawet zdołał osiągnąć znacznie większe szybkości przeciętne. Dr. Holzknecht startował 15 stycznia o godz. 5 min. 15, a przy otwarciu kontroli w Monte Carlo w dniu 18 stycznia o godz. 10 był już u celu. Wypada więc dlań czas jazdy brutto 76 godz. 45 min., a po odliczeniu czterech godzin na zatrzymania graniczne, netto 72 g. 45 min. Jego szybkość średnia wynosiła zatem 36,3 klm./godz.,



Dr. Holzknecht na autobusie Steyr podczas próby regularności na Col de Braus.

a etapy dzienne po 870 klm. Dla samochodu o mocy zaledwie 6 koni, obciążonego w dodatku ciężką, zamkniętą karoserją omnibusową, ośmioma osobami oraz licznemi ich bagażami, jest to rezultat pierwszorzędny i bezwątpienia nieporównany. Oba popularne modele marki Steyr, typ XII i typ XII N, wykazały zatem dobitnie w tej najtrudniejszej próbie samochodów turystycznych swą ogromną wartość i nieocenione zalety.

Zdumiewającym jest niezwykły wyczyn sportowy pani Alexander, która po raz drugi brała udział w Zjeździe do Monte Carlo. Pomimo, że w ciągu drogi zmieniała się ona ze swym mężem w prowadzeniu wozu, rezultat jej stanowi, jak dla kobiety, wynik, przed którym trzeba uchylić czoła.

Liczne udoskonalenia, jakie fabryka Steyr wprowadziła w swym typie XII, a w pierwszym rzędzie łamana oś tylna, sprawiająca, iż wóz doskonale trzyma się drogi, oraz lekkie, niemęczące kierowanie, dopomogły bezwątpienia dzielnej kierowczyni do uzyskania tak wspaniałego rezultatu. Samochód Steyr typ XII wykazał w Zjeździe do Monte Carlo swe pierwszorzędne kwalifikacje, jako wóz par excellence turystyczny.

KRONIKA

Nowe Rozporządzenie o ruchu samochodowym. W № 41 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 30 marca 1928 roku ukazało się Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych, o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych. Rozporządzenie to normuje ruch samochodowy na warunkach znacznie pomyślniejszych dla automobilistów.



Autobus Saurer z raidu Paryż—Niceą.

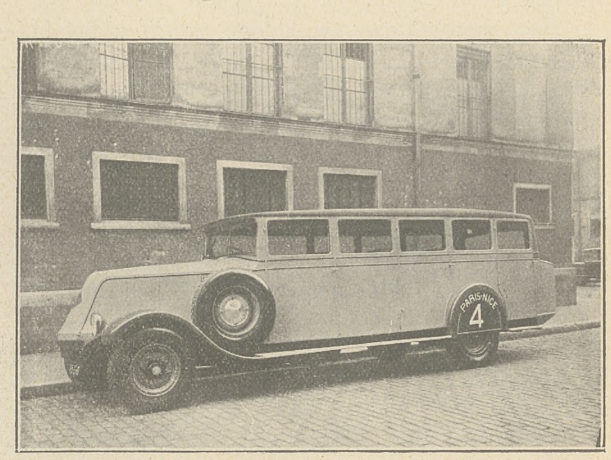
Citroën w Warszawie. W ubiegłym miesiącu bawił w Warszawie słynny francuski przemysłowiec automobilowy pan André Citroën, w towarzystwie swej żony i pana Haardta, jednego z dyrektorów firmy. Celem wizyty p. Citroëna było przedłożenie Rządowi projektu organizacji fabryki samochodów w Polsce. Pozatem podczas pobytu w Warszawie wielkiego przemysłowca odbyła się w sali Filharmonji uroczysta akademja, z udziałem przedstawicieli Rządu i dyplomacji, na której wyświetlony został film „La Croisiere noire" ilustrujący dzieje bohaterskiej przeprawy samochodami Citroën przez kontynent afrykański.

Wyścigi na obwodzie w Pozzo koło Werony, rozegrane zostały w dniu 25 marca na przestrzeni 308 klm. 550 m. Rezultaty są następujące:

Kat. 1500 cm.³: 1. Maggi (Maserati) 2 g. 49 m. 25 s., szybkość średnia na godzinę 109 klm. 275 m.; 2. Clerici (Salmson) 2 g. 54 m. 18 s.; 3. Fagioli (Bugatti) 2 g. 57 m. 02 s.; 4. Cattaneo (Amilcar) 2 g. 57 m. 04 s.

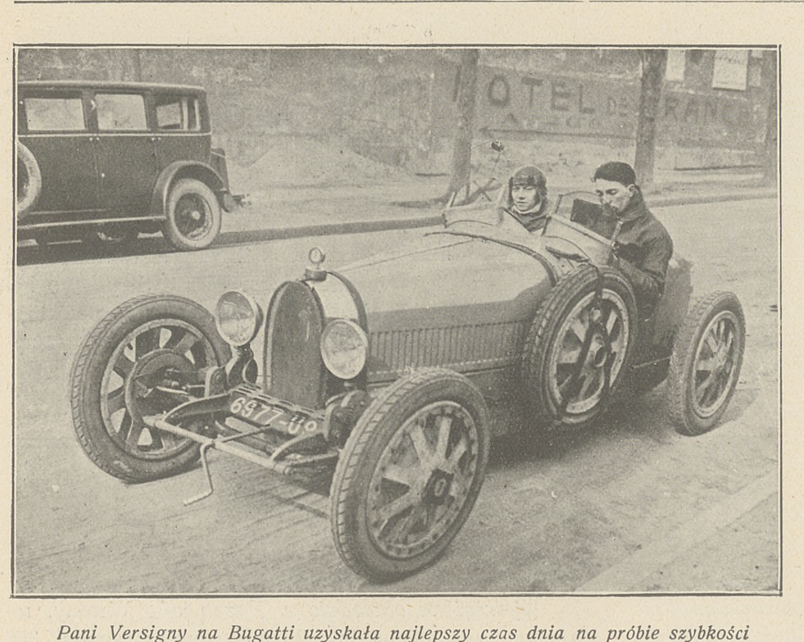
Kat. ponad 1500 cm.³: 1. Nuvolari (Bugatti) 2 g. 40 m. 36 s., szybkość średnia na godzinę 115 klm. 266 m.; 2. Alvera (Bugatti) 2 g. 59 m. 08 s.

Raid Paryż — Nicea. Doroczny raid samochodowy i motocyklowy z Paryża do Nicei odbył się między 11 a 17 marca. Raid samochodowy przeszedł szlakiem przez Vichy, Lyon i Grenoblę, na przestrzeni około 1000 klm. Brało w nim udział 34 wozy, w czem



Autobus Renault z raidu Paryż — Nicea.

cztery wielkie autobusy. Podczas trwania raidu odbył się pod Grenoblą płaski wyścig trzykilometrowy, w którym świetny sukces odniosła pani Versigny, osiągając na samochodzie Bugatti najlepszy czas dnia z szybkością 168 klm. 224 m/g. Bez punktów karnych ukończyli raid następujący współzawodnicy:



Pani Versigny na Bugatti uzyskała najlepszy czas dnia na próbie szybkości pod Grenoblą w czasie raidu Paryż—Nicea.

Kat. 1500 cm.³: De Costier (Bugatti), Chauvierre (Chenard Walcker).

Kat. 2000 cm.³: Pani Versigny (Bugatti).

Kat. 3000 cm.³: Vasselle (Hotchkiss), Czernowski (Hotchkiss), Cambouis (Hotchkiss), Dubois (Hotchkiss), Duhamel (Hotchkiss), Malaret (Voisin), Petit (Peugeot), Ghica (Invicta), Valcourt (Bugatti), Grosse (Bugatti),

Kat. 5000 cm.³: Lamy (Chrysler), de Vere (Chrysler), Stoffel (Chrysler).

Autobusy 5000 cm.³: Bernard (Bernard), Gaudermen (Saurer).

Autobusy 8000 cm.³: Lamberjack (Saurer), Liaucourt (Renault).

Raid motocyklowy, w którym wzięło udział 147 współzawodników, rozegrał się na trasie długości 1500 klm., przechodzącej przez Dijon, Saint Etienne, Grenoblę i Aix. Do celu doszło 121 motocyklistów, przyczem bez punktów karnych aż 110.

Zawody samochodowe w Afryce. Na trasie Tunis — Tripolis, odbył się między 7-ym a 10-ym marca raid samochodowy, w którym zwyciężyli: Trifoni na Lancia w kategorji ponad 2000 cm.³, Lubani na Alfa Romeo w kat. 1500 cm.³ i Faggianelli na Fiat w kat. 1100 cm.³.

W następnym dniu po zakończeniu raidu, rozegrane zostały na szosie w pobliżu Tripolisu, wielkie zawody szybkości na przestrzeni 367 kilometrów, które wygrał Nuvolari na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti w czasie 3 g. 20 min. 25 sek. z szybkością średnią 109 kilometrów 870 m/godz.

W wyścigach na wzniesieniu Argenteuil, rozegranych w dniu 25 marca na przestrzeni 1800 metrów ze startem z miejsca, najlepszy czas dnia, 1 m. 15,8 s., osiągnął Martin na samochodzie wyścigowym Amilcar, bijąc rekord wzniesienia z szybkością 85 klm./g. W klasie motocykli najlepszy czas, 1 m. 23, 6 s., uzyskał Dhôme na cyclecarze Morgan.

W wyścigach na wzniesieniu Mont Agel, rozegranych w dniu 25 marca na przestrzeni 10600 metrów ze startem z miejsca, najlepszy czas dnia, 11 min. 54,6 sek., osiągnął Lorthiois na samochodzie wyścigowym Bugatti. W klasie motocykli najlepszy czas, 14 m. 16 s., uzyskał Sourdot na małej maszynce Monet Goyon 175 cm.³.

400 kilometrów na godzinę. Znakomity rekordzista angielski Segrave buduje obecnie nowego bolida, na którym w sierpniu zamierza pobić obecny rekord światowy szybkości. Wóz ten wyposażony zostanie w lotniczy silnik Rolls Royce mocy 1300 K. M. i posiadać będzie napęd na przednie koła a kierowanie kołami tylnemi. Na tym nowym bolidzie Segrave spodziewa się uzyskać szybkość 400 kilometrów na godzinę.

W klasycznych wyścigach na wzniesieniu Turbie koło Nicei, rozegranych w dniu 18 marca na przestrzeni 6300 metrów, najlepszy czas dnia, 4 m. 21, 8 s., uzyskał Chiron na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti. W klasie motocykli, dla której dystans wyścigu wynosił 8 klm., najlepszy czas, 5 m. 59 s., osiągnął Rolland na maszynie Terrot 500 cm.³, bijąc rekord wzniesienia.



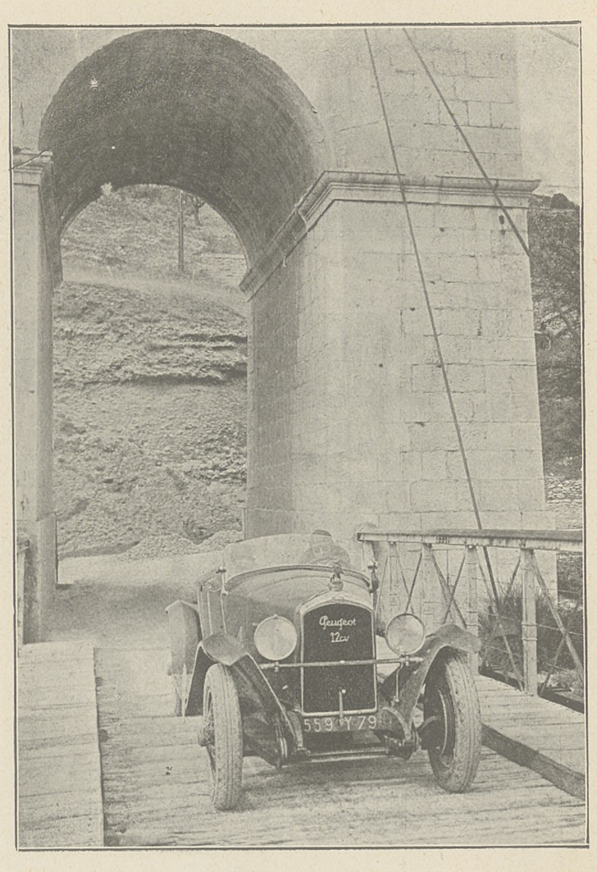
Raid Paryż—Nicea. Park w Digne.

Salon samochodowy w Genewie był otwarty między 17 a 24 marca. W wystawie wzięło udział 33 konstruktorów amerykańskich, 29 francuskich, 9 niemieckich, 6 włoskich, 4 belgijskich, 3 angielskich, 2 szwajcarskich i 1 austrjacki. Cyfry te dotyczą samochodów turystycznych. W grupie maszyn ciężarowych eksponowało swe wozy 5 firm amerykańskich, 5 francuskich, 3 szwajcarskie, 3 włoskie i 2 niemieckie. Dział motocykli i rowerów obesłały 22 firmy.

Z okazji Salonu odbył się w Genewie w dniu 18 marca doroczny wyścig na przestrzeni jednego kilometra o starcie z rozbiegu. W wyścigu tym były dwie klasyfikacje: narodowa i międzynarodowa. W biegu narodowym najlepszy czas i zarazem najlepszy czas dnia, 18,95 sek. uzyskał Heusser na samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając szybkość 189 klm. 973 m./g. Tenże sam kierowca wykazał najlepszy czas i w biegu międzynarodowym, gdzie jednakże osiągnął czas 20,04 sek. W klasie samochodów sportowych zwyciężył von Wentzel Mosau na ośmiolitrowej maszynie Mercedes Benz w czasie 21,10 sek.

Nowe rekordy. Trzej kierowcy francuscy, Devin, Namont i Perrot, zmieniając się za kierownicą samochodu Salmson, pobili na torze Montlhery kilka rekordów międzynarodowych w kategorji 1100 cm.³. Przebyli oni: w trzy godziny — 370 klm. 525 m. (123,508 klm./g.), w sześć godzin — 722 klm. 244 m. (120,374 klm./g.), 500 klm. w 4 g. 7 m. 57,57 s. (120,987 klm./g.), 500 mil ang. w 6 g. 38 m. 8,94 s. (75,034 mil/g.) i 1000 klm. w 8 g. 12 m. 37,11 s. (121,978 klm./g.).

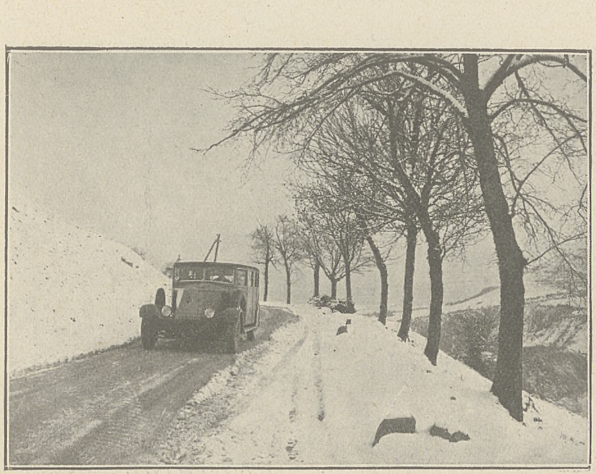
Zjazd gwiaździsty firmy Steyr. Austrjacka fabryka samochodów Steyr organizuje w czerwcu interesującą imprezę sportową. Będzie nią Zjazd gwiaździsty do Linz, w którym mogą brać udział wszyscy posiadacze samochodów marki Steyr. Zjazd, który odbywać się będzie pod oficjalną kontrolą Austrjackiego Automobil-Klubu, wyznaczony został na dzień 10 czerwca między godzinami 12 i 22. Oprócz szeregu nagród honorowych przewidziane są jeszcze dla uczestników Zjazdu cenne premje, pod postacią kompletnego samochodu Steyr typ XII wartości 10.000 szyl., oraz wielu przedmiotów użytecznych dla automobilistów.



Raid Paryż—Nicea. Petit na samochodzie Peugeot bez punktów karnych.

Znaki klubowe i plakiety dla Automobilklubu Polski, Łódzkiego Automobil-Klubu i Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego wykonywa znana firma Stanisław Reising w Warszawie, ul. Niecała 1, zdobywając powszechny podziw i uznanie estetyką swoich wyrobów.

Akademicki Klub Samochodowy zawiadamia swych członków oraz gości, że lokal Klubu został przeniesiony na ulicę Marszałkowską 136, telef. Nr. 274-86. Sekretarjat Klubu urzęduje we wtorki i czwartki.



Raid Paryż—Nicea. Autobus Renault na drodze do Nicei.



Raid Paryż—Nicea. Autobus Bernard na ostatnim etapie.